das AUTO
MOTOR UND SPORT

Fähr
der 507
dem 300S
davon

Enzo Ferrari:

Rennen behalten ihren Wert!

TEST MERCEDES-BENZ 180 DIESEL

DIKTATUR DER VERSICHERUNGEN?

HEFT 4
15. FEBRUAR 1958
POSTVERLAGSORT STUTTGART

in der
gold-weißen
Dose

Das macht der weite Schutzbereich

FÜR ALLE VERGASER- UND DIESEL-MOTOREN:

– ob „alte Mühle" –

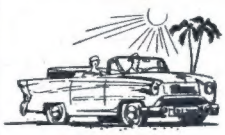
ob in den besten Jahren

ob nagelneu

FÜR ALLE JAHRESZEITEN:

ob Eis und Schnee

ob Übergangszeit



ob Tropenhitze

FÜR ALLE BETRIEBSBEDINGUNGEN:

ob Kaltstart

ob Stadtverkehr

ob Höchstbeanspruchung

Der große Erfolg der Esso-Forschung!

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Es war ein Georges Irat

(Siehe „Geliebte Roadster", Heft 2, Seite 30)

Zu Ihren Veröffentlichungen über alte Wagen möchte ich Ihnen einiges zur Kenntnis bringen. Die Geschichten vom Brennabor und von der Familie Cord – soweit ich sie bei meinen schwachen deutschen Sprachkenntnissen verstehen konnte – waren recht gut. Ich habe auch nichts zu sagen über das, was Sie und einige Leser über den Hispano und Delage geschrieben haben, da ich meine, daß die Berichtigung unwesentlicher Abweichungen nur Verwirrung heraufbeschwören würde. Ich schreibe Ihnen vielmehr heute wegen Ihres Artikels „Geliebte Roadster". Ihr Redakteur ist hier sehr ungenau, und trotzdem ist es ein wenig entschuldbar, wenn er schreibt: „Dieser Eigenbau hat Frontantrieb und anscheinend einen Citroen-Motor . . ." Es ist in Wirklichkeit nämlich ein Georges Irat und als solcher zu erkennen an seinem diagonal gelegenen Kühler. Dieser Wagen wurde zwischen 1936–1940 konstruiert und ist 1939–1940 teils mit einem Ruby-, teils mit einem Citroen-Motor ausgerüstet worden. Der Wagen mit Citroen-Motor erreichte in der Ausführung, die Sie zeigten, gut 140 km/st. Manche Wagen dieses Typs laufen heute noch und freuen sich ihres Lebens in Frankreich, soweit man noch die dazu nötigen Ersatzteile findet, da besonders der Antrieb in den Händen junger Fahrer schnell ermüdet!

J. Frisch, Sèvres, Frankreich

Der Redakteur war 1936 elf Jahre alt. Er konnte sich darum nicht auf seine Erinnerungen verlassen, sondern war auf die leider sehr spärlichen automobilhistorischen Unterlagen angewiesen. Red.

Michelin X an der Adhäsionsgrenze

In einem Aceca-Bristol-Test in der amerikanischen Zeitschrift ROAD & TRACK las ich folgendes:

„. . . bei niedrigen Geschwindigkeiten fährt sich der Wagen überraschend hart. Michelin X-Reifen mit Stahleinlage tragen hierzu ebensoviel bei wie zu der ausgesprochenen Weichheit des Fahrens bei höheren Geschwindigkeiten und spielen natürlich eine erhebliche Rolle bei der beinahe wunderbaren Straßenlage. Häßliche Gerüchte gehen um, denen zufolge Michelin X-Reifen so lange großartig seien, bis sie ihre Adhäsionsgrenze erreicht haben: und dann sei alles zu Ende . . ."

Was hat es mit diesen Gerüchten auf sich? Heinz Ellmann, Stuttgart

Diese Gerüchte entbehren nicht realer Grundlagen. Bei all seinen großartigen Eigenschaften besitzt der Michelin X-Reifen neben dem Rumpeln bei niedrigem Tempo den etwas tückischen Charakter, sich jenseits der jeweiligen Kurvengrenzgeschwindigkeit nicht durch Pfeifen und progressives Wegrutschen anzukündigen, sondern schlagartig die Adhäsionsgrenze zu überschreiten. Aus diesem Grund läßt er kein Powerslide-Fahren zu und ist deshalb auch für Rennen nicht geeignet, andererseits aber ideal für schnelle Gran Turismos. Übrigens verliert sich diese Eigenschaft, wenn die scharfen Kanten der Reifenauflagefläche abgefahren sind, ohne daß die Rutschfestigkeit dadurch beeinträchtigt wird. Red.

Darf man Verletzte zudecken?

(Siehe „Was tun Sie, um zu helfen", Heft 2, Seite 14)

Sie schreiben, daß man einen Verletzten nur bei starkem Frost und Sturm von oben zudecken soll. Es stimmt auch, daß eine Wärmestauung unter besonderen Umständen schädlich sein kann. Die Gefahr einer Unterkühlung ist aber größer. Darum empfahl eine Ärztekommission des ADAC jetzt auch in einer Unfallfibel:

„Jeder Verletzte ist kälteempfindlich. Man soll ihn gut zudecken. Die Gefahr der Kälteschädigung ist größer als die Gefahr einer Überhitzung. Vor zu starker Sonnenbestrahlung ist der Verletzte ebenso wie vor Kälteeinwirkung zu schützen."

Es erschien mir richtig, Sie im Interesse der Verletzten hierauf hinzuweisen. Prof. Dr. med. A. W. Fischer, Kiel

Horn unter dem Kotflügel friert ein

Jeder Berufsfahrer (wozu ich mich auch rechne, fahre ich doch in meiner Landpraxis täglich über 100 km, und das teilweise unter ungünstigen Verhältnissen) weiß, wieviel Fahrsicherheit von einem zuverlässigen Horn abhängt und wie unsicher man sich fühlt, wenn etwa das gewohnte Starktonhorn einmal ausfällt. Dieses Instrument nun ist in der jetzigen Jahreszeit stark durch Eis und Schnee, Wasser und Matsch gefährdet. Deshalb scheint es mir sehr wichtig zu sein, daß die Automobilfabriken das Horn an einer Stelle einbauen, wo es weitgehend vor solchen Gefahren geschützt ist. Wenn man nun aber unsere gängigen Autos betrachtet, ist man wirklich überrascht, mit welcher Sorglosigkeit viele Werke diesen wesentlichen Punkt behandeln.

Erst vor kurzem hatte ein Bekannter von mir einen Unfall, der dadurch ausgelöst wurde, daß sein Horn, das, noch dazu bei einem renommierten Fahrzeug, ganz unten und innen (!) am Kotflügel angebracht ist, durch Vereisung nicht mehr funktionstüchtig war. Auch ich hatte in den Jahren vorher im Winter immer mit solchen Störungen Ärger. Erst seit ich einen französischen Wagen fahre, habe ich auch bei den widrigsten Verhältnissen keinerlei Beschwerden mehr. Und wohin verlegten die Franzosen das Horn? Es ist sehr geschützt angebracht und etwa 60 cm vom Boden entfernt! Dr. med. vet. Hellmuth Wunner, Freising

Plakette zum 30. Januar?

(Siehe Heft 3, Seite 10)

Ausgerechnet am 30. Januar mußte ich in Ihrer Zeitschrift von Ihrer großzügigen Plakettenstiftung „Bundesautobahn 1953–1957" erfahren. Nicht nur der Umstand, daß Sie ausgerechnet an diesem denkwürdigen Datum den Autobahnbau der Nazis so loben mußten, sondern auch Ihre Einseitigkeit, um nicht zu sagen Engstirnigkeit, hat mich in Erstaunen und Verärgerung gesetzt. Scheinbar betrachten Sie alles nur durch die Windschutzscheibe.

Sehen Sie denn nicht, daß sich die Bundesregierung bisher mit viel wichtigeren Problemen herumzuschlagen hatte als mit dem Bau von Autobahnen? Für die Nazis gab es nichts anderes als Rüsten, Rüsten, Rüsten, und dazu gehörten auch die Autobahnen. Für diese verwandte man deshalb natürlich auch Unmengen von Geld. Um andere Angelegenheiten machten sich die damaligen Machthaber bei weitem keine allzu großen Sorgen. Die Bonner Regierung hat dagegen – das wissen Sie auch – auf allen Gebieten unglaublich mehr geleistet. Als Beispiel ziehe ich den Wohnungsbau heran: Von 1949 bis 1956 wurden im Bundesgebiet 3,5 Millionen Neubauwohnungen errichtet. (Daß die Bundesrepublik damit an der Spitze steht, dürfte bekannt sein.)

Sie hätten wohl nach dem Krieg zunächst nur Straßen und Autobahnen gebaut? Ich glaube, daß diese heute so still und einsam wären wie eine Karawanenstraße in der Wüste. Die klugen Politiker haben aber zuerst einmal die Wirtschaft in Gang gebracht und die vorhandenen Verkehrswege belebt. Daß der Straßenbau nachhinkt, ist nun einmal das kleinere Übel, und man muß es in Kauf nehmen. Daß Sie also eine Plakette, deren Gestaltung übrigens phantasieloserweise dem Motiv der 1936er-Plakette entlehnt ist, gestiftet haben, durften Sie ganz und gar nicht „in dem schönen Bewußtsein tun, hiermit eine große Leistung in gebührender Form gewürdigt zu haben". Eher sollten Sie sich in die Ecke stellen und rot werden.

Trotz allem möchte ich Ihnen aber nicht das Recht absprechen, in Zukunft die verantwortlichen Stellen auf redliche Art und Weise zu erinnern und aufzurütteln, den Straßenbau jetzt, wo es an der Zeit ist, voranzutreiben.

Norbert Grabitz, Hamm

Wir stellen uns nicht in die Ecke, denn wir sind keine politische Zeitschrift, sondern halten es tatsächlich für unsere Aufgabe, die Dinge durch die Windschutzscheibe zu betrachten. Darum haben wir die gebauten Autobahnkilometer verglichen. Wir haben dabei die Rüstung von 1936 bis 1939 ebenso aus dem Spiel gelassen wie die von 1953 bis 1957. Wir bezweifeln nicht, daß die Bundesrepublik auf dem Gebiet des Wohnungsbaues – leider nicht auch des ebenso wichtigen Schulbaues – viel geleistet hat. Wir bezweifeln aber auch nicht, daß sie auf dem Gebiet des Straßenbaues mehr hätte leisten können, wenn man dafür nur einen Teil von jenem Idealismus aufgewendet hätte, der vor und nach 1933 völlig fern von politischen oder militärischen Interessen den Bau von Straßen, die das kommende Zeitalter der Motorisierung vor einer Katastrophe bewahren sollten, vorwärtsgetrieben hat. – Was schließlich die Ähnlichkeit der Plaketten von 1936 und 1957 betrifft: sie war natürlich rein zufällig! Red.

Wer sind die Schnellsten?

(Siehe „Briefe an die Redaktion" Heft 2, Seite 4)

Einer Ihrer Leser schrieb in Heft 2, daß der Engländer Mike Hawthorn als Nr. 6 in der Weltrangliste gerechter eingestuft erscheint als als Nr. 4. Ich meine, daß er sich da in einem großen Irrtum befindet. Ich habe zum Beispiel in diesem Jahr Hawthorn zweimal auf dem Nürburgring gesehen. Beim 1000 km-Rennen startete er mit über 1 Minute Rückstand und hatte kurz vor Fahrerwechsel den Wagen auf den zweiten Platz vor Collins gebracht. Zum Grand Prix auf dem Nürburgring brauche ich wohl nichts mehr zu sagen. Weiter habe ich Hawthorn in Aintree gesehen, wo er mit seinem Ferrari Bruchteile von Sekunden hinter Behra lag und, als dieser ausfiel, sogar führte, aber dann wegen Maschinenschaden auch aufgeben mußte. Die anderen Ferrari konnten da garnicht mithalten. So könnte ich noch vieles schreiben. Ein Rennen möchte ich noch erwähnen, und zwar in Reims 1953. Hier zeigte Mike Hawthorn, welche absolute Weltklasse er ist. Er siegte mit einem unterlegenen Ferrari gegen Fangio auf Maserati. Asse wie Ascari und Farina schlug er mit gleichwertigen Wagen. Meiner Meinung nach gehörte Hawthorn auf den 2. Platz in der Weltrangliste hinter Fangio. Karl-Heinz Fiebig, Hachenburg

Einkreisbremse

Ihr Artikel in Heft 2 „1,5 m/sec²" war mir aus der Seele gesprochen. Ist es denn wirklich nicht möglich, das Gewissen des Verkehrsministeriums, der Staatsanwaltschaft und der TÜVs wachzurütteln, wenn die Industrie nicht von selber tut, was ihre Pflicht wäre? Vielleicht wird es Sie interessieren: Ein Bekannter von mir hat vor kurzem durch Bremsversager an einem wenige Wochen alten Wagen einen Schaden von DM 3500.— erlitten. Möglich, daß er geeignete Illustrationen zum Thema Einkreisölbruckbremse und jämmerliche Handbremse beisteuern kann.

Dr.-Ing. Walter E. Wagenknecht, Bochum

Dach über dem Heckfenster

Gerade im Winter ist der Innenrückblickspiegel besonders wichtig, zumal der Außenspiegel wegen beschlagener Scheiben sehr oft nicht zu gebrauchen ist. Wenn aber das Heckfenster dann verschneit oder vereist ist, ist damit die so wichtige Sicht nach hinten völlig versperrt.

Ich habe darum in den letzten zwei Jahren mehrere Wagen mit einem verlängerten Heckdach aus Blech oder Plexiglas versehen. Der Erfolg ist außerordentlich. Weder bei Regen noch bei Schnee oder Frost wurde die Scheibe undurchsichtig. Bei Wagen mit Heckmotor wirkt es sich noch besonders aus, daß beim Parken die abströmende warme Luft vom Motor sich unter dem Dach fängt und die Scheibe klarhält. Das Dach wird einfach mit einem Spannband an der Regenrinne befestigt. Die Steifigkeit ergibt sich dann durch die Karosseriewölbung von selbst. Da es durchsichtig ist, fällt das Dach am Wagen kaum auf. Ein Patent soll mir im Frühjahr erteilt werden. Dr. H. Drücke, Lübeck, Kronsdorfer Allee 33

Erlkönig?

Dieses wirklich hübsche Coupé begegnete mir kürzlich in Bremen. Mehrere Anzeichen, besonders der unverkennbare Klang des Motors, sprechen dafür, daß es sich um einen Lloyd handelt. Friedrich Burger, Bremen

Leser Burger täuscht sich nicht. Es handelt sich um ein Versuchsfahrzeug von Lloyd, das eine Kunststoffkarosserie erhielt. Bei Lloyd stellte man anläßlich dieses Versuches fest, daß Kunststoffkarosserien vorläufig noch zuviel Arbeitszeit für Herstellung und Nachbearbeitung benötigen und darum für größere Serien nicht geeignet sind. Dieser Wagen, der jetzt von einem Borgward-Sohn gefahren wird, ist also nur ein Einzelstück. Red.

Nervenkitzel

Am vergangenen Sonntag war die Strecke von Winterberg im Sauerland nach Olpe durch Regen völlig vereist. Weil der Sonntag so kurz ist, begab man sich erst abends auf die Heimreise. Sie können sich nicht vorstellen, was ich da alles gesehen habe! Aus war es mit den vielen PS. Alle hatten nur vier Räder, keine Schneeketten und einen mehr oder weniger großen Nervenkitzel. An den Straßenrändern mehrten sich die Fahrzeuge, die leicht geneigt und mit ratloser Besatzung daneben im Graben standen. Der Omnibus einer Kölner Reisegesellschaft überholte bergab die ganze Kolonne. Kurz vor Olpe trafen wir ihn wieder. Auch im Straßengraben.

Diese lieben Mitmenschen, die alle 8000 oder 10 000 Mark für ihr Auto ausgegeben haben, kaufen sich für den Winter M + S-Reifen, mit denen sie aus ihren Limousinen höchstens Ackerschlepper machen können. Sie sind aber in dem Glauben, bestens gerüstet zu sein. Auf den Gedanken, daß man auf solchen Gebirgsstraßen Stahlketten mitnehmen muß, kommen sie nicht, und auch nicht darauf, daß sie durch ihre Unbekümmertheit andere gefährden. Ich bin kein Vertreter für Schneeketten und lege sie auch im Winter bei Dunkelheit nicht gern auf. Trotzdem waren sie mir schon manches Mal Gold wert. Werner Dietrich, Köln

Information aus Puerto Rico

Als aufmerksame Leser Ihrer Zeitschrift glauben wir, daß Sie folgende Information aus Puerto Rico, dessen wirtschaftliche Interessen wir in Europa vertreten, interessieren wird.

„Aus der Statistik der Neuzulassungen von Automobilen für die ersten 6 Monate des Jahres 1957 in Puerto Rico geht ein starkes Anwachsen der Verkäufe europäischer Wagen hervor. Innerhalb der ersten 6 Monate waren insgesamt 996 europäische Wagen, das sind 19,3% der 5159 neu zugelassenen Wagen, registriert. Dies bedeutet, daß europäische Wagen etwa 8mal so stark verkauft wurden, wie auf dem Festland in USA, wo nicht in Amerika hergestellte Automobile nur einen Marktanteil von etwa 2,4% der Neuzulassungen für sich buchen konnten.

Der Automobilhandel in Puerto Rico vertritt die Auffassung, daß die geänderten Bestimmungen der Verkaufssteuer (Excise tax), die im Jahre 1956 in Kraft traten, die Nachfrage nach europäischen Wagen außerordentlich angeregt haben. Diese Steuer, die bei Wagen der mittleren und oberen Preisgruppe seit 1956 stark erhöhte Sätze vorsieht, zu denen noch eine gleichfalls beträchtliche Erhöhung der Nummernschildgebühr tritt, räumt den im Preis niedriger liegenden europäischen Wagen eine Vorzugsstellung ein. In den 4 vorausgegangenen Jahren betrug der Umfang der verkauften ausländischen Wagen in Puerto Rico nur etwa 3,6% der Gesamtverkäufe. In 1956, dem ersten Jahr der höheren „excise tax", stieg der Anteil der ausländischen Wagen auf dem Markt der Insel bereits auf 9,9% der Gesamtverkäufe.

Die Liste der 26 nicht-amerikanischen Marken, die nach Puerto Rico eingeführt wurden, führt Opel an, auf den 525 Wagen oder 53% aller europäischen Neuzulassungen der ersten 6 Monate dieses Jahres entfallen. Den zweiten Platz nimmt Hillman mit 196 Verkäufen ein, gefolgt von VW mit 49. VW hat jedoch seine Verkäufe in der letzten Zeit stark erhöht und im Juli allein 36 Wagen verkauft und damit nur 13 weniger als im übrigen Halbjahr 1957 zusammen. Obgleich die Debatten um das umstrittene Verkaufssteuergesetz die öffentliche Aufmerksamkeit sehr stark auf die importierten europäischen Wagen hingelenkt haben, ist man in Kreisen des Automobilhandels in Puerto Rico der Auffassung, daß, selbst wenn die vor 1956 geltenden Verkaufssteuersätze noch bestünden, die europäischen Wagen doch stark an Boden gewinnen könnten, auf Grund ihrer größeren Wirtschaftlichkeit und der besseren Manövrierfähigkeit.

Tatsächlich sind die ausländischen Wagen, auf die 9% Zoll und die erwähnte Verkaufssteuer entfällt, nicht viel billiger in der Anschaffung als die amerikanischen Modelle der untersten Preisklasse. Der Opel-Caravan z. B., eines der meistgefragten Modelle auf der Insel, kostet $ 2395.– und ist damit nur ca. $ 200.– billiger als das billigste Modell von Chevrolet.

Wie groß die Absatzchancen der europäischen Wagen in Zukunft in P. R. sein werden, ist schwer zu beurteilen. Trotz der eindrucksvollen statistischen Zahlen der letzten 18 Monate wird dies vor allen Dingen davon abhängen, ob die Händler in der Lage sind, den Ersatzteildienst in stärkerem Umfang als bisher zu organisieren.

Ein gewisses hemmendes Moment, zumindest in der Anfangszeit, dürfte noch darin liegen, daß der Wiederverkaufswert der europäischen Wagen hinter dem der amerikanischen Modelle zurückbleibt und daß daher die Banken und Finanzierungsinstitute in Zweifelsfällen eher geneigt sind, die Finanzierung für einen europäischen Wagen zu versagen, als in Fällen, wo es sich um ein amerikanisches Modell handelt, bei dem der Wiederverkaufswert auf dem Gebrauchtwagenmarkt mehr oder weniger festliegt.

Angesichts der europäischen Konkurrenz haben die billigeren amerikanischen Modelle nach einem schwachen Jahr 1956 wieder den Vorrang gewonnen. Chevrolet hatte 1685 neue Wagenzulassungen in den ersten 6 Monaten 1957 gegenüber 1884 für das gesamte Jahr 1956 und 2571 für das gesamte Jahr 1955. Für Ford betrugen die Ziffern 1203 für das erste Halbjahr 1957 gegenüber 2139 für 1956 und 2811 im Gesamtjahr 1955, in dem die europäischen Wagen noch keinen Konkurrenzfaktor darstellten.

Ganz allgemein kann gesagt werden, daß, falls es dem Handel mit Unterstützung der Herstellungswerke gelingt, das Vertrauen des Publikums weiter zu gewinnen und die europäischen Hersteller auch in bezug auf Werbung sich den amerikanischen Verhältnissen stärker anpassen, die europäischen Wagen und insbesondere die Erzeugnisse der deutschen Automobilindustrie ihre Verkäufe in Puerto Rico und damit zwangsläufig auch in dem übrigen karibischen Raum erheblich erhöhen können."

Obwohl die Zahlen sich vergleichsweise auf einen verhältnismäßig kleinen Markt beziehen, da es sich bei Puerto Rico ja um eine Insel von nur 100 000 qkm mit 2,3 Millionen Einwohnern handelt, dürfte diese Entwicklung doch in vieler Hinsicht typisch sein.

Commonwealth of Puerto Rico, Frankfurt (M)

Sichtbehinderung mit asymmetrischem Abblendlicht

(Siehe Briefe an die Redaktion, Heft 2, Seite 3)

Herr Dipl.-Ing. Christineck hat richtig beobachtet. Schon bei mittelstarkem Nebel reflektiert das asymmetrische Abblendlicht so stark, daß die Sicht genauso behindert ist wie bei Fernlicht. Es kann ja auch garnicht anders sein, denn durch die Kappenneigung von 15° der asymmetrischen Abblendkappe wird der linken unteren Hälfte des Scheinwerferkegels soviel Licht zugeführt und nach oben rechts ausgestrahlt, daß nicht nur der aus einer Rechtskurve entgegenkommende Verkehrsteilnehmer geblendet wird, sondern der mit asymmetrischem Abblendlicht Ausgerüstete blendet sich auch selbst im Nebel.

Wie schön war es doch, als wir uns noch der vom Gesetzgeber verlangten scharfgezeichneten Hell-Dunkelgrenze erfreuen durften. Bei der Herstellung von Scheinwerfer-Glühlampen wurde strengstens darauf geachtet, daß eine Kappenverdrehung von 2° 30' nicht überschritten wurde, damit jegliche Blendung vermieden würde. 15° Kappenneigung, das heißt: ca. 30° der linken unteren Scheinwerferspiegelhälfte erhalten das Licht eines Leuchtkörpers, der mit einer Leistung von 40 Watt und einem Lichtstrom von 450 Lumen strahlt. Diese Lichtwerte strahlen beim asymmetrischen Abblendlicht nun mal ab der Mitte des Scheinwerfers nach rechts oben und erzeugen so zwangsläufig eine Blendung. Die Bezeichnung asymmetrisches „Abblendlicht" ist daher nicht angebracht, denn man kann dieses Licht nicht vollkommen abblenden.

Es gibt Scheinwerferlampen, die sowohl im Fernlicht wie auch im Abblendlicht eine scharfe Hell-Dunkelgrenze zeichnen und daher den entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer weder mit dem Fernlicht noch mit dem Abblendlicht stören. Man benötigt bei diesen neuen Scheinwerferlampen auch keine zusätzlichen Nebelscheinwerfer mehr. Ebenso braucht man für diese Lampen weder einen besonderen Scheinwerfer noch eine andere Streuscheibe. Aber sie dürfen in Deutschland nicht verwendet werden, weil die behördliche Zulassungsnummer versagt wurde.

Laboratorium für Strahlentechnik, Ing. F. H. Lollert, Fürstenfeldbruck/Obb.

Parkverbote bei Omnibus-Haltestellen

Laut Straßenverkehrsordnung darf an Omnibushaltestellen nicht geparkt werden, und zwar, wenn ich recht im Bilde bin, 15 m von der Haltestelle vor- und rückwärts gerechnet.

Nun gibt es Kraftpost- und Bahnbuslinien, die am Tage höchstens ein-, zwei- oder dreimal fahren. Für dieses ein-, zwei- oder dreimalige Fahren wird der Platz auf Grund dieser Vorschrift beansprucht und kann nicht für Parkzwecke benutzt werden.

Sollte man nicht mal anregen, daß diese Haltestellen der Buslinien aus der allgemeinen Verkehrsordnung herausgenommen werden?

Bei städtischen Omnibussen, die z. B. alle 7 oder 10 Minuten verkehren, ist das anders und auch begreiflich, aber bei den obenerwähnten Linien ist es unverständlich. Dr. Söhngen, Wiesbaden

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Werner Buck · Ulrich Sempert · Reinhard Seiffert · Günter Molter (Sport) · Italien: Conte Dr.-Ing. G. Lurani · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Don O'Reilly, Daytona Beach · VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40/79, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stuttgart.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

INHALT

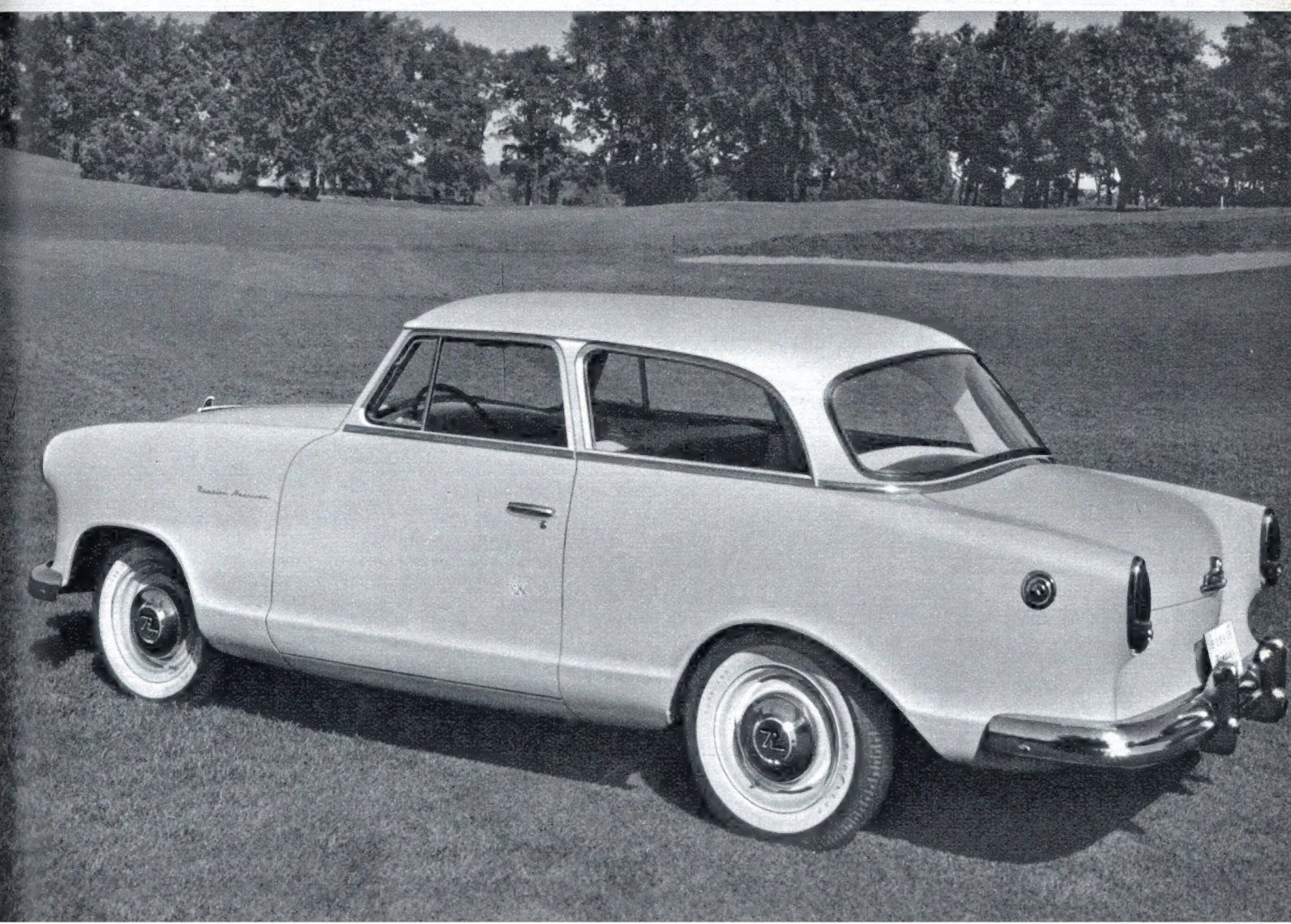
Briefe an die Redaktion	S. 1	Volvo Amazon	S. 20
Der Körper auf der Fahrbahn	S. 4	VW-Entwürfe aus USA	S. 21
Ganz kurz	S. 4	Neuer Kleinwagen: Vespa 400	S. 22
Diktatur der Versicherungen?	S. 5	Vom Glück des Eigenbaues	S. 23
Produktionszahlen 1957	S. 6	Rallye Monte Carlo 1958	S. 24
Unser Test: Mercedes-Benz 180 Diesel	S. 7	1000 km von Buenos Aires	S. 26
Wie sie beschleunigen	S. 10	Runde um Runde	S. 28
Drehmoment – so, daß es jeder versteht	S. 12	Schienen in Brohl	S. 29
Wir sind immer gegen den Strom geschwommen	S. 16	Keiner will haften!	S. 31
Der Niederrhein	S. 18	Aus England	S. 33
		Neue Bücher	S. 35
		Die letzte Seite	S. 36

15. FEBRUAR 1958
35. JAHRGANG
4

Unser Titelbild:
Julius Weitmann fotografierte den BMW 507 in einer engen Kurve.

European look

nennt man es in Amerika, wo die kleinen und altmodisch aussehenden Wagen Europas mehr und mehr Freunde finden. Darum holten die American Motors die alten Preßformen des Rambler, wie er bis 1955 gebaut wurde, wieder aus dem Keller und bauten damit den American, ein schlichtes, aber keineswegs häßliches Auto. Wie die Konkurrenz mit den größeren Maßen, renommiert der American mit den kleineren: gegenüber dem USA-Durchschnitt von 5,40 m ist er nur 4,60 m lang, der Radstand beträgt 2,54 m gegenüber 3,10 m und der Wendekreis 11 m gegenüber 12,5 m. Als Antrieb dient ein 3,2 Liter Sechszylindermotor mit 90 SAE-PS.



Der Körper auf der Fahrbahn

Es gibt Sätze, die zwar sehr plausibel aussehen, aber bei näherer Betrachtung gar nicht voll aufrecht zu erhalten sind. Zu diesen Sätzen gehört auch der folgende: „Jeder Fahrzeugführer hat die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten kann."

Das steht in ähnlicher Form in der Straßenverkehrsordnung und bezieht sich natürlich nur auf Kraftfahrzeuge, denn von einem Eisenbahnzug erwartet niemand, daß er rechtzeitig anhalten kann, wenn ihm etwas Unvorhersehbares in die Quere kommt. Wenn nun aber ein Autofahrer bei Nacht, Regen und Gegenverkehr durch eine Kurve fährt und auf der spiegelnden Fahrbahn plötzlich ein dunkles Etwas ausmacht, das er angesichts der Verkehrslage trotz schärfstem Bremsen – soweit man in einer nassen Kurve bremsen kann – überfahren muß, und wenn dieses Etwas ein durch das Überfahren getöteter Betrunkener war, dann hat der Autofahrer seine Geschwindigkeit eben nicht so eingerichtet, daß er jederzeit anhalten konnte. So entschied jetzt auch ein Frankfurter Schöffengericht: „Ein Kraftfahrer muß jederzeit mit Betrunkenen oder Verletzten auf der Fahrbahn rechnen." Mit dieser Begründung wurde ein Taxifahrer zu 300 DM Geldstrafe anstelle von 60 Tagen Gefängnis verurteilt, weil er nachts einen schwer Betrunkenen, der mitten auf der Fahrbahn saß, nicht rechtzeitig bemerkt und so angefahren hatte, daß er an den Folgen der Verletzung starb. Man hielt sich damit an ein Urteil des Bundesgerichtshofes vom 15. 11. 1956, in dem es hieß: „Der Kraftfahrer, der auf seiner Fahrbahn ein Hindernis wahrnimmt, ohne Gewißheit über dessen Beschaffenheit zu haben, muß – jedenfalls auf einer auch dem Fußgängerverkehr dienenden Straße – damit rechnen, daß der Gegenstand ein lebender Mensch sein kann und sein Verhalten rechtzeitig darauf einrichten."

Abgesehen davon, daß der Einschub „jedenfalls auf einer auch dem Fußgängerverkehr dienenden Straße" überflüssig ist, denn Betrunkene und Verletzte können auch auf Kraftfahrstraßen geraten – das „Verhalten rechtzeitig darauf einrichten" kann man nur, wenn man den Gegenstand rechtzeitig sieht, und gerade ein liegender Gegenstand kann wie in dem erwähnten Beispiel allein schon durch Spiegelungen auf der Fahrbahn fast unsichtbar werden. Auch der Bundesgerichtshof macht gewisse Einschränkungen, denn es heißt in der Begründung seines Urteils: „Zwar darf jeder Verkehrsteilnehmer, der selbst die Verkehrsvorschriften befolgt, darauf vertrauen, daß auch jeder andere Verkehrsteilnehmer sich verkehrsgemäß verhält. Dies gilt aber von dem Augenblick an nicht mehr, in welchem sich dem Kraftfahrer eine Verkehrslage darbietet, die jenes Vertrauen aus irgendeinem Grund nicht mehr völlig rechtfertigt."

Als solcher Augenblick kann nur derjenige gelten, in dem ein Hindernis tatsächlich erkennbar wird. Und nicht jedes Hindernis, schon gar nicht ein auf der Fahrbahn liegender Körper, ist immer rechtzeitig erkennbar. Er stellt vielmehr, besonders bei Nacht, eine beträchtliche Gefahr dar, was der Rechtsprechung auch durchaus bewußt ist. So heißt es in einem Urteil des OLG Oldenburg vom 15. 11. 1955: „Wird ein Mensch durch Anfahren auf der Fahrbahn getötet, so gefährdet die liegengebliebene Leiche die Sicherheit des Straßenverkehrs. Die schuldhafte Nichtbeseitigung der Leiche stellt das Bereiten eines Hindernisses im Straßenverkehr dar."

Auch hier wird also dem Kraftfahrer die Verantwortung aufgebürdet, und es wird als selbstverständlich vorausgesetzt, daß ein auf der Straße liegender menschlicher Körper ein verkehrsgefährdendes Hindernis darstellt. Tatsächlich ist es in diesem Zusammenhang auch ganz gleichgültig, ob es sich um einen Verletzten, einen Toten oder einen Betrunkenen handelt. In keinem Falle trifft den nachfolgenden Fahrer die Schuld für das Vorhandensein eines Hindernisses. Der Satz, daß ein Kraftfahrer jederzeit mit Betrunkenen oder Verletzten auf der Fahrbahn rechnen müsse, beruht darum in dieser allgemeinen Form auf völlig falschen Voraussetzungen. Es ist unverständlich, daß so problematische Ansichten in höchstrichterlichen Entscheidungen zu allgemeinen Rechtsgrundsätzen erhoben werden.

R. S.

Ganz kurz

Kleinere Autos

zu bauen, forderte der New Yorker Oberbürgermeister Wagner die USA-Automobilfabriken schriftlich auf, da nur dadurch die Verkehrskrise überwunden werden könne.

Um 13%

erhöhte die Borgward-Gruppe 1957 ihren Umsatz auf 607 Mill. DM. Sie steht nun nach Umsatz und nach Stückzahl an vierter Stelle in der deutschen Automobilindustrie.

In Brasilien

werden jetzt von einer Lizenzfirma Auto Union-Geländewagen montiert. Die Einzelteile, die jetzt noch von der Auto Union geliefert werden, sollen später zu 80% in Brasilien gefertigt werden.

Einen Jeep

will auch Austin auf den Markt bringen, da nach geländegängigen kleine Wagen starke Nachfrage besteht.

Um 20% teurer

wurden Automobile und Motorräder zum Jahresanfang in der UdSSR.

60 000 Vorkriegs-DKW

sind heute noch in Betrieb. Es sind zum größten Teil die Modelle Reichsklasse und Meisterklasse.

In Schweden

wurden 1957 147 482 Personenwagen verkauft. 1956 waren es 131 724. An erster Stelle der Neuzulassungen stehen Volkswagen, Volvo und Opel. (Siehe auch Seite 20.)

Jubiläumszahlen

Curt Baumgarten, Leiter der Presseabteilung der Ford-Werke AG., Köln, am 10. Februar 50. Geburtstag.

Dr. techn. h.c. Hans Ledwinka, München, am 14. Februar 80. Geburtstag.

Gegen die Treibstoffsteuer

an Stelle der Kraftfahrzeugsteuer, für die sich die CDU-Fraktion im Bundestag einsetzte, ist neben dem Finanzministerium auch die Mineralölindustrie und der Verband der Automobilindustrie. Man weist darauf hin, daß die dabei notwendige Erhöhung des Benzinpreises um 6 bis 8 Pfennig je Liter ein psychologisches Hindernis für die Motorisierung sei, wenn auch die effektive Steuerbelastung bei niedriger Kilometerleistung geringer sein würde als bisher. Außerdem wird befürchtet, daß bei einer angespannten Lage des Bundeshaushalts die Kraftfahrzeugsteuer zusätzlich wieder eingeführt werden könnte.

Die ersten 5000

Verkehrssünder waren bereits am 23. Januar in die Verkehrssünderkartei des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg aufgenommen, nachdem die Kartei am 1. Januar eröffnet wurde.

Verärgert

sind die österreichischen Autofahrer, die im Durchgangsverkehr von Salzburg durch das Berchtesgadener Land nach Lofer fahren müssen. In direktem Widerspruch zu einem deutsch-österreichischen Abkommen, nach dem für diesen Durchgangsverkehr von deutscher Seite keine grüne Versicherungskarte mehr gefordert werden soll, verlangen die deutschen Grenzbehörden jetzt wieder Versicherungsnachweise von den österreichischen Kraftfahrern.

Wegen des D-Buchstabens

sollen in Bayern vorläufig keine Kraftfahrer mehr kostenpflichtig verwarnt werden. Die Kraftfahrer, die ein solches unvorschriftsmäßiges „D" an ihrem Wagen führen, sollen lediglich „über die bestehenden Vorschriften aufgeklärt" werden.

Beschlagnahmt

wurden an der deutsch-luxemburgischen Grenze sieben deutsche Personenwagen, deren Besitzer versucht hatten, im Tank Dieselöl nach Deutschland zu schmuggeln.

Bedeutend flüssiger

lief der Verkehr in München, als die Straßenbahner streikten. Zu diesem Ergebnis kamen die Münchener Behörden, die Automobilclubs und die Technische Hochschule, die den Streik der öffentlichen Verkehrsbetriebe zu einer Verkehrszählung ausnutzten.

Bis zum Herbst

dieses Jahres soll das größte Teilstück der Autobahn Hannover–Hamburg zwischen dem Horster Dreieck südlich von Hamburg und Berkhof nördlich von Hannover fertiggestellt sein. – Ein großer Teil der Trasse und zahlreiche Brücken dieser fast nur durch einsame Heidegegend führenden Autobahn waren noch vor Kriegsende gebaut worden.

Doppelte Parkgebühren

müssen nach einer Entscheidung des OLG Frankfurt für solche Personenwagen gezahlt werden, die so groß sind, daß sie nicht mit dem vor einer Parkuhr zur Verfügung stehenden Raum auskommen.

Von Berlin nach New York

hatte ein internationaler Auto-Schmugglerring bereits 29 in Deutschland gestohlene Volkswagen geschmuggelt, ehe das Oberhaupt der Bande jetzt in Berlin verhaftet werden konnte.

Zitate

„. . . Ein andermal, als wir mit etwa 130 km/st auf der Autobahn fuhren, veranlaßte mich ein wohlbekanntes dumpfes Geräusch, sofort anzuhalten. Ich wußte, daß es von einem Plattfuß herrührte, doch war ich erstaunt, daß ein Vorderreifen leer war. Und dennoch hatte es in der Lenkung lediglich einen leichten Zug gegeben."

Sunbeam-Rapier-Test in „Hobby" Nr. 2, Februar 1958.

*

„Selbst die steilsten Berge zieht der Wagen durch, ohne daß man den Schalthebel betätigen muß."

Goliath 1100-Test in „Wochenend" vom 29. Januar 1958.

Wie lange dulden die Kraftfahrer noch die

Diktatur der Versicherungen?

Druck erzeugt Gegendruck. Das ist so etwas wie ein Naturgesetz und hält die Dinge im Gleichgewicht. Fällt der Gegendruck weg, kann der Druck jedes Maß verlieren und sich ungehemmt austoben.

Auch im Kraftfahrwesen gibt es diese Erscheinung; gibt es Zwangsmaßnahmen, gegen die ein Widerdruck ausgeübt werden muß, damit Maß und Ziel nicht verlorengehen. Auf welcher Höhe stünde heute die Kraftfahrzeugsteuer, würde nicht ständig gegen den finanzministeriellen Druck angekämpft werden? Welche Geschwindigkeiten dürften wir heute auf Landstraße und Autobahn fahren, hätten sich nicht die Betroffenen so energisch gegen den Druck wirklichkeitsfremder Behörden gestemmt?

Als Paradebeispiel aber kann hier das Kraftfahrversicherungswesen genannt werden.

Es ist bekannt, daß speziell die Versicherung gegen Haftpflichtfälle für jeden Motorisierten ein eisernes Muß ist. Dieses Muß ist unbedingt zu bejahen; kein Vernünftiger wird es missen wollen. Aber es hat eine recht unangenehme Folge: Geborgen in der satten Fülle ihrer Kundschaft und im beruhigenden Bewußtsein, daß ihnen ja doch niemand entgehen kann, haben sich die Versicherer gewisse – sagen wir – „Eigenheiten" angewöhnt, die uns gar nicht gefallen und die (da uns als Zwang auferlegt) eben jene sehr natürliche Reaktion der Abwehr auslösen. Und da der Druck der Versicherer auf die Versicherten eher im Zunehmen als im Nachlassen begriffen ist, wird es uns niemand verübeln können, daß wir mit entsprechend zunehmendem Gegendruck paradieren.

Es muß hier gleich einem Einwand begegnet werden, mit dem die Versicherer in solchen Fällen immer sehr schnell bei der Hand sind: dem Einwand nämlich, daß ja im Versicherungswesen nichts geschehen könne, was nicht das „neutral denkende" Versicherungsaufsichtsamt genehmigt habe. Gewiß, diese Institution gibt es. Aber wir stehen ihr mit erheblichem Mißtrauen gegenüber – eben weil sie Eigenheiten der Versicherer gutgeheißen hat, die wir ganz und gar nicht als gerecht und berechtigt empfinden können, wogegen sie Forderungen, Wünsche und Vorschläge aus Versicherungsnehmerkreisen gewöhnlich recht lieblos behandelt.

Was halten Sie, lieber Leser, zum Beispiel von den Ratenzahlungs-Zuschlägen? Sie wissen: die in den Tarifen aufgeführten Prämien gelten nur für den Fall, daß Sie für ein volles Jahr vorausbezahlen. Bei halbjährlicher Zahlung verrechnet man Ihnen einen Zuschlag von 3%, bei vierteljährlicher Zahlung einen solchen von 5% – streng gesetzlich natürlich und vom Versicherungsaufsichtsamt genehmigt. Wir finden das etwas seltsam. Gewiß, wenn man einen Staubsauger auf Raten kauft, muß man auch einen Aufschlag zahlen. Aber da hat man die Ware gleich, und das Geld kommt hintennach! Bei der Versicherung zahlt man voraus, und die Leistung folgt sukzessive später. Auch die Vierteljahresprämie ist eine Vorauszahlung. Es wäre also nicht mehr als recht und billig, wenn die Tarifprämie für vierteljährliche Zahlung gälte und man bei weiterer Vorauszahlung einen Rabatt bekäme. (Dies ist keineswegs eine reine Zahlenspielerei, ein Gehupft-wie-Gesprungen. Die Versicherer operieren in allen Diskussionen nämlich immer mit der Jahresprämie statt mit der zuschlagbelasteten Vierteljahresprämie, und das verschiebt die Optik nicht unwesentlich zugunsten der Versicherer!) Notabene: Die Rückzahlungen in Form von Bonus und Überschußbeteiligung bekommen die schadensfrei gebliebenen Fahrzeughalter keineswegs mit ähnlich weit vorausschauender Pünktlichkeit, sondern im allgemeinen erst ein halbes Jahr nach Fälligkeit – da spricht aber niemand von Prozentzuschlägen!

Oder was halten Sie von der Ausfertigungsgebühr? Dies ist eine Gebühr dafür, daß man Ihnen für die bezahlte Prämie eine Quittung ausfertigt. Sie beträgt pro Quittung 50 Pfennig, gleich, über welchen Betrag und welchen Versicherungszeitraum. Bitte schön, wo sonst weit und breit in Wirtschaft oder Handel zahlt man für eine Quittung eine Gebühr?

Und wie denken Sie über die Versicherungssteuer? Daß es diese widersinnigste und unsozialste aller Steuern überhaupt gibt, dafür kann man die Versicherer natürlich nicht schimpfen. Daß sie sie aber den Versicherten über die Prämie hinaus gesondert in Rechnung stellen, das finden wir überaus merkwürdig. Jeder Unternehmer trägt seine Steuern selbst und setzt sie als Faktor in seine Kostenrechnung ein; nur der Versicherer klammert sie aus und schlägt sie nachträglich gesondert auf die Rechnung, auf diese Weise wiederum das Preisbild optisch verfälschend. Und die Verfälschung ist beträchtlich, denn die Steuer beträgt 5 Prozent.

Und jetzt rechnen wir, um zu einem objektiven Bild zu kommen, einmal alle diese Merkwürdigkeiten zusammen, als Beispiel für einen Wagen zwischen 30 und 34 PS:

Nenn-Jahresprämie	200,— DM
Ratenzuschlag für vierteljährliche Zahlung	10,— DM
4 mal Ausfertigungsgebühr	2,— DM
Versicherungssteuer	10,60 DM
	222,60 DM

Das also wäre die Prämie, von der man reden sollte, wenn man in Diskussionen über Recht und Unrecht des Tarifs eintritt! Diese Zahlen sollten Minister Erhard und das Aufsichtsamt ins Auge fassen!

Und wie finden Sie das: Fahrzeughalter, die mehr als zehn Fahrzeuge laufen haben (Motorräder ausgeschlossen), bekommen bei Haftpflicht und Kasko auf alle Prämien 10% Rabatt. Bei dreißig Fahrzeugen wächst der Rabatt auf 20%, bei hundert Fahrzeugen auf 30%. Wie begründet sich das? Verursachen dreißig Autos einer Firma weniger Unfälle als dreißig Autos von dreißig Einzelfahrern? Oder ist es vielleicht so, daß hier dem „Grossisten" im Hinblick auf andere, lukrativere Versicherungsabschlüsse (Feuer, Maschinenschaden usw.) ein Freundschaftspreis gemacht wird und das Defizit in der Kfz.-Branche eben der Einzelversicherte mit abdecken hilft? Indes, der Mengenrabatt hängt nicht an der Gesellschaftstreue: Man kann seine dreißig Wagen bei dreißig verschiedenen Versicherungsgesellschaften unterbringen – und bekommt doch von jeder seinen Rabatt.

Noch weit interessanter als der Mengenrabatt ist aber der Beamtenrabatt: Jeder Beamte von Bund, Ländern und anderen Gebietskörperschaften bekommt – unbeschadet der Anzahl der bei seiner Dienststelle laufenden Fahrzeuge – auf Haftpflicht und Kasko einen Rabatt von 30%. Er muß lediglich eine Bescheinigung vorlegen, daß er das Fahrzeug überwiegend im dienstlichen Interesse benutzt. Wie ungeheuer schwer diese Bescheinigung zu erlangen ist, zeigt ein Runderlaß des Justizministers von Nordrhein-Westfalen, wonach es schon ausreicht, „wenn der Beamte sein Kraftfahrzeug nur zur Zurücklegung des Weges zwischen Wohnung und Dienststelle benutzt". Dieser Rabatt von 30% wird dem Beamten ganz unabhängig davon gewährt, ob er unfallfrei bleibt oder nicht. Es ist ja ein Vorweg-Rabatt! Bonus und Überschußbeteiligung bekommt er bei Schadensfreiheit hintennach außerdem noch. Und er erhält seinen Berufsrabatt bei jeder Gesellschaft, nicht – wie manchmal eingewendet wird – nur bei den berufsgenossenschaftlichen Gesellschaften. Und dies in einer Zeit, wo die Versicherer erklären, das Kfz.-Haftpflichtgeschäft sei ein Minusgeschäft und müsse von den anderen Sparten (Unfall, Leben, Feuer usw.) gestützt werden, weshalb es höchste Zeit sei, die Haftpflichtprämien zu erhöhen ...

(NB: Die famose Einrichtung des Beamtenrabatts darf nicht den Versicherern zur Last gelegt werden; sie selbst bekämpfen diese Einrichtung, kommen aber gegen die Macht des Staates nicht an. Und das „neutrale" Versicherungsaufsichtsamt ...?)

Wie finden Sie das: Die Prämie für Kaskoversicherung bleibt bei einem Fahrzeug Jahr für Jahr die gleiche; die Ersatzleistung der Gesellschaft in einem Schadensfalle wird aber mit fortschreitendem Alter des Fahrzeugs gekürzt: im dritten Lebensjahr um 10 bis 20%, im vierten um 20 bis 30%, im fünften und sechsten Jahr um etwa 50% und so fort. Für unser Rechtsempfinden gibt es nur zwei Möglichkeiten: etweder die Prämie bleibt konstant, dann müssen auch die Schadensrechnungen ungekürzt reguliert werden; oder die Regulierung paßt sich der Wertabnahme des Wagens an, dann muß das auch die Prämie tun.

Weiter: Unterstehen Sie sich, jemals Ihre Gesellschaft zu wechseln! Denn:

Da haben Sie sich nun, treu und unermüdlich sachtsam fahrend, über ein, zwei Jahre hin unfallfrei gehalten und so die Frist für die Anwartschaft auf den Bonus (10% nach zwei, 20% nach drei Kalenderjahren) schon beinahe hinter sich gebracht – da bricht das ganze hoffnungsvolle Gebäude zusammen, weil Sie eben dummerweise die Gesellschaft gewechselt haben. Jetzt können Sie bei der neuen von vorn anfangen mit den zwei Kalenderjahren (wobei bekanntlich oder vielmehr weitgehend unbekanntlich die Monate bis zum ersten Jahreswechsel sowieso nicht mitzählen). Genauso ist's, wenn Sie einmal krankheitshalber oder wegen des anhaltend strengen Winters den Wagen abmelden und stillegen: Schwupps, ist der Bonus weg! Der Bonus und die Beteiligung am Überschuß der Gesellschaft, den man in der Fachsprache den „technischen" nennt. Wodurch sich ganz nebenbei beweist, daß diese variable Überschußbeteiligung alles andere als ein Konkurrenzmoment zwischen den kartellisierten Versicherern ist.

Wissen Sie, was ein „Teilungsabkommen" ist? Dies ist eine Vereinbarung innerhalb verschiedener Versicherer-Gruppen, wonach ein Unfallschaden ohne längere Betrachtung der Rechtslage von den beiden beteiligten Gesellschaften fifty-fifty getragen wird, wenn einer der Fahrer kaskoversichert ist. Eine durchaus vernünftige Maßnahme, denn gezahlt werden muß sowieso (bei Schuldlosigkeit über Kasko, bei Schuldhaftigkeit über Haftpflicht), und man spart Verwaltungskosten, Gutachtergebühren und eine Menge Ärger und Streiterei. Aber: Nun ist auch der Schuldlose auf seinem Konto mit einem Schaden belastet – und weg sind Bonus und Überschußbeteiligung!

Es ist da allerdings eine Chance, doch noch zu seinem Recht zu kommen: Man stellt einen Antrag auf „Härteausgleich". Aber abgesehen davon, daß diesem Antrag keineswegs unbedingt stattgegeben werden muß, gibt es wohl eine Menge Fahrzeughalter, die im Gedränge des täglichen Daseins diese Möglichkeit übersehen, sie vielleicht gar nicht kennen oder gar sich des Ausbleibens ihrer beiden Rückzahlungen nicht einmal bewußt werden. Sollte man auf diese Unkenntnis spekulieren?

Wir begrüßen an sich die Verwaltungsvereinfachung, die mit dem Teilungsabkommen (und dem ähnlich gelagerten „Verzichtsabkommen") verbunden ist. Wir sehen aber nicht ein, daß diese Einsparung zu Lasten der Versicherten geht, zumal der den Versicherungsgesellschaften genehmigte Verwaltungskostensatz von 30% der Prämieneinnahmen (!) wahrhaftig ausreichen sollte, in der Hollerithmaschine noch eine Rubrik für Schadensteilungsfälle einzurichten und so den Härteausgleich automatisch durchzuführen.

Das Dümmste, was einem Kraftfahrer passieren kann, ist ein Zusammenstoß mit einem Diplomaten-Auto. In Deutschland sind nämlich (im Gegensatz zu anderen Staaten) Diplomaten nicht versicherungspflichtig, können aber dank ihrer Immunität weder von der Polizei noch von den Gerichten belangt werden. Mit anderen Worten: Wenn ein Diplomat einen Unfall verursacht, kann er davonfahren, und kein Mensch kann ihn zwingen, den angerichteten Schaden zu bezahlen. Und es sind ihrer nicht wenige, die ihr diplomatisches Auto ganz undiplomatisch herumbewegen! Allein im Raume Bonn–Godesberg sind derzeit runde tausend Diplomatenfälle und -unfälle registriert. (Nur registriert!) Wäre das nicht ein dankbares Feld für den Verband der Haftpflichtversicherer und für das Versicherungsaufsichtsamt?

Bliebe noch der Einheitstarif, jener dunkelste Punkt auf der karierten Weste der Kfz.-Versicherer, das vorletzte Kartell, wie Wirtschaftsminister Erhard es neulich nannte, gegen das der sonst so mächtige Mann aber bisher vergeblich angerannt ist. (Wo sich die Millionen zu Milliarden häufen, ist eben auch sein Einfluß begrenzt.) Da wirtschaftet sich's freilich bequem, so ganz ohne den Konkurrenzdruck des freien Wettbewerbs! Aber das weckt eben das Mißtrauen der über den Einheitskamm geschorenen Kraftfahrer; und die Versicherer dürfen sich nicht wundern, wenn die Phalanx gegen sie immer stärker und aggressiver wird.

Ausgerechnet jetzt, wo die Unfallziffern beachtlich gesunken sind, will man aber die Prämien drastisch erhöhen. Man spricht von 30%! Diese Absichten, die mit einer Leidensmiene vorgetragen werden, als ob man kurz vor dem Zusammenbruch stände, lassen deutlich erkennen, wie sicher sich die Versicherungswirtschaft in ihren sorgfältig befestigten Einheitstarif- (und Rabatt-) Mauern fühlt. Es wird Zeit, daß man sich entschließt, die Karten offen auf den Tisch zu legen. Ein fairer Wettbewerb hat noch keinem Geschäftszweig geschadet. Fair ist es aber nicht, wenn man die nun einmal unvermeidbare Versicherungspflicht für Tariferhöhungen und Sonderaufschläge oder -abzüge ausnutzt, über deren Berechtigung man niemandem deutlich Rechenschaft abzulegen braucht.

Michael Bernhard

Mehr Personenwagen, weniger Lastwagen und Zweiräder:

Produktionszahlen 1957

Personenwagen (einschl. der Kombiwagen)	1955	1956	1957
Volkswagen	279 986	333 190	380 561
Opel Olympia Rekord	141 953	151 410	182 133
Lloyd 600	7 687	35 329	45 907
Goggomobil	9 916	33 385	43 372
DKW 3 = 6	38 018	52 444	41 425
BMW Isetta	12 917	29 947	33 700
Ford Taunus 15 M	45 465	47 564	30 767
Borgward Isabella	26 378	20 993	30 484
Mercedes-Benz 180/180 D	38 049	29 477	29 916
Opel Kapitän	31 152	42 958	29 885
Mercedes-Benz 190/190 SL	1 727	20 033	25 910
Mercedes-Benz 219/220 S	19 500	18 707	25 030
Ford Taunus 12 M	15 787	18 291	19 967
Ford Taunus 17 M	—	—	16 520
NSU-Fiat Jagst	—	3 592	10 209
Goliath 1100	—	—	9 112
Heinkel	—	3 362	6 998
NSU-Fiat Neckar	—	2 811	6 436
Porsche 356	2 952	4 364	5 166
Maico 500	183	2 081	4 244
Lloyd 400	47 903	10 748	2 026
Zündapp Janus	—	—	1 731
Lloyd 250	—	2 568	1 200
BMW Achtzylinder	2 531	2 688	1 053
Mercedes-Benz 300/300 S/300 SL	1 866	1 384	1 043
Victoria 250	—	600	666
BMW Sechszylinder	2 027	1 081	611
Goliath 900	1 473	6 373	406
Goliath 700	8 357	1 846	166
Borgward Hansa 2400	77	115	97
Messerschmitt *)	11 909	7 500	—
Fuldamobil *)	701	1 852	—
	730 050	885 318	976 771
Hinzu kommen folgende von Fiat in Heilbronn montierte Personenwagen:			
Fiat 500	—	—	2 908
Fiat 600	—	9 140	11 042
Fiat 1100	—	970	458
Fiat 1400	—	870	487
Fiat 1900	—	101	93
Jagdwagen			
DKW	—	236	6 083
Goliath 900/1100	—	15	74
Porsche	—	21	32
Liefer- und Lastwagen	163 406	192 374	159 896
Omnibusse	6 008	4 616	5 542
Motorräder	165 663	101 214	52 860
Motorroller	134 159	130 034	90 411
Mopeds	778 459	618 649	503 891

*) Produktionszahlen von Messerschmitt und Fuldamobil waren bis Redaktionsschluß nicht bekannt.

Unser Test:

MERCEDES-BENZ 180 DIESEL

Ist die Saure-Gurken-Zeit angebrochen, daß wir einen Testbericht über ein Fahrzeug bringen, das vor 4 Jahren einmal aktuell war? Im September 1953 war der Typ 180 neu herausgekommen, und ihm folgte der 180 D sehr schnell nach. Wir befaßten uns mit ihm in Heft 6/1954. Im Laufe der Jahre machte seine Karosserie alle jene Wandlungen mit, die die Karosserie des Schwestertyps 180 bzw. alle Mercedes-Aufbauten durchmachten, und 1955 wurde auch am Motor etwas getan, als er die automatische Spritzverstellung erhielt und 3 PS zulegte. Das war nicht weltbewegend, wenn man die Änderungen an den übrigen Mercedes-Personenwagentypen dagegenhält. Zu einer Zeit, wo der Dieselkraftstoff mehrmals teurer wurde, wo man leise und elastische Maschinen wünscht und vom „besseren" Wagen enorme Fahrleistungen verlangt, scheint ein Diesel-Personenwagen ohnehin absurd.

Um so mehr wundert man sich, wie vielen 180 D man draußen begegnet. Ihren Besitzern scheint das Nageln des kalten Motors nichts auszumachen, sie sind mit 110 km/st zufrieden und sogar bereit, trotz geringerer Fahrleistung noch mehr Geld anzulegen als für den Vergaser-180. Unbelehrbare? Leute von gestern? Oder kühle Rechner?

Bis zum 31. Dezember vergangenen Jahres baute die Daimler-Benz AG 61 700 Dieselwagen der 170er-Typenreihe und 80 000 Diesel-Personenwagen der 180er-Reihe. Der Diesel ist somit das beste Pferd im Stall des Daimlerschen Personenwagenprogramms! Im übrigen findet sich der gleiche Motor in 8200 Mercedes-Lastwagen des Typs O bzw. L 319 und in 20 000 Unimogs, abgesehen von den 15 300 Motoren für stationäre und sonstige industrielle Zwecke. Woraus zu schließen ist, daß noch in diesem Frühjahr der 200 000. Personenwagen-Dieselmotor vom Band laufen wird.

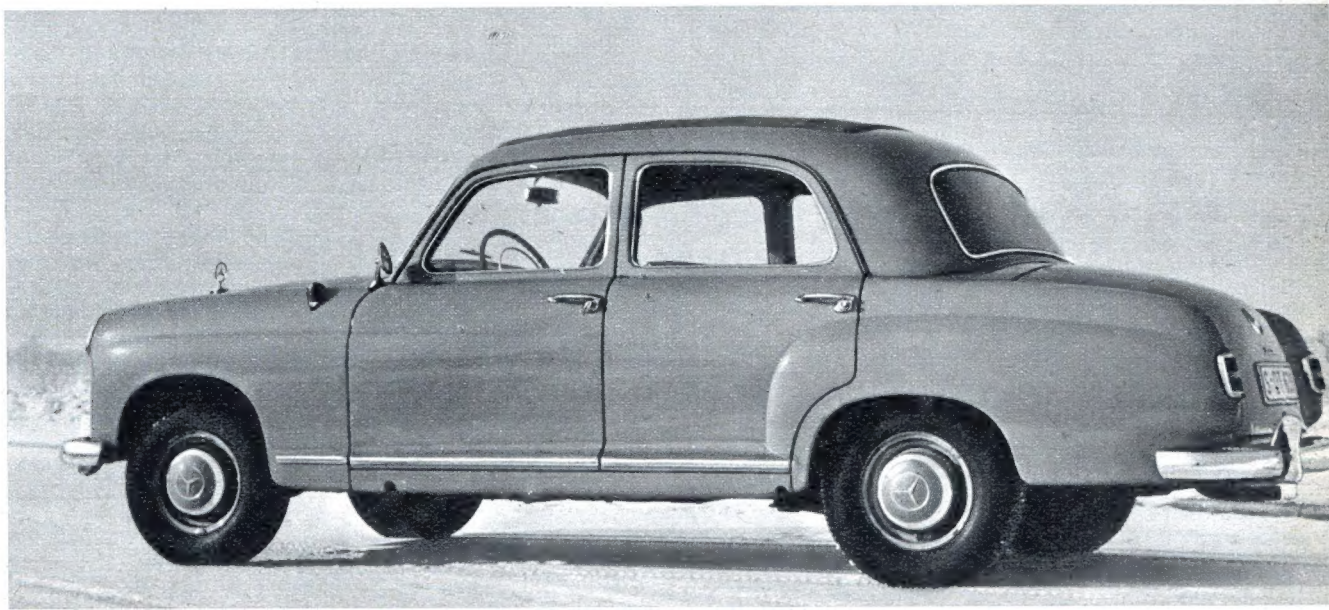
Es lohnt sich, den Gründen für solche Stückzahlen nachzugehen. Wer sich zwischen Vergaser- und Diesel-180 für letzteren entscheidet, hat zweifellos Abstriche ebenso an Höchstgeschwindigkeit als an Temperament zu machen. Halten wir zum Vergleich den heutigen 180 D dem 180 a entgegen:

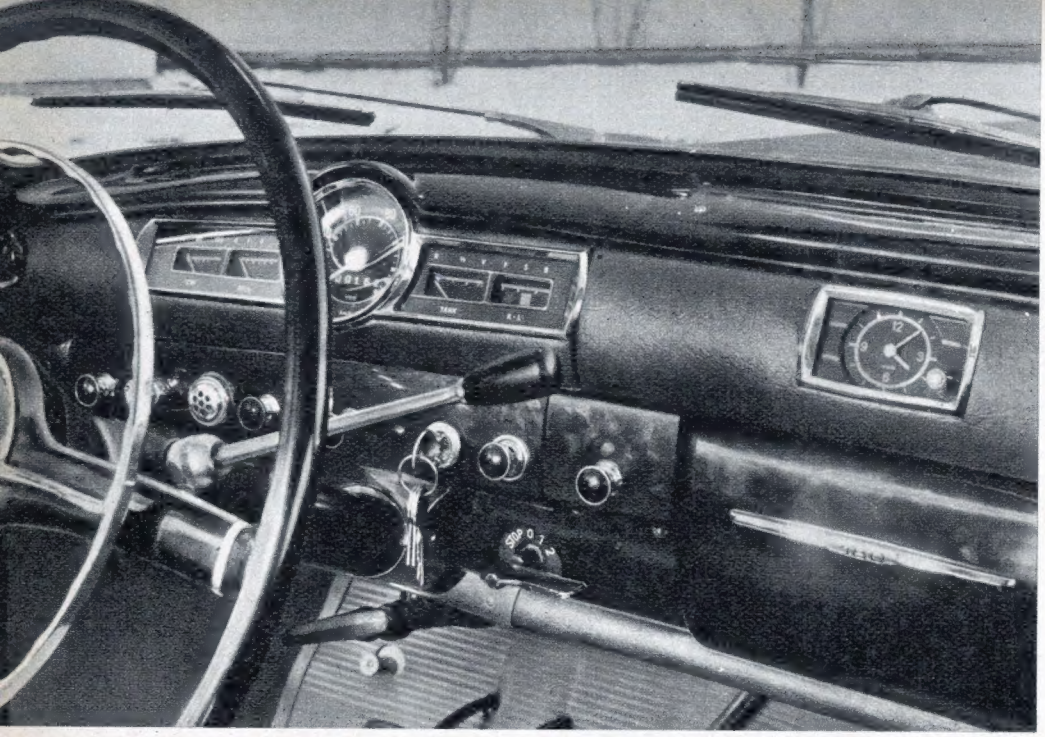
Typ	180 D	180 a	
Nennleistung b. Drehzahl	43/3500	65/4500	PS/U/min
max. Drehmoment	10,3/2000	13,0/2200	mkg/UpM
Leistungsgew., vollbeladen	38,3	24,9	kg/PS
Höchstgeschwindigkeit	116	138	km/st
Beschleunig. 0–80 km/st	22,5	13,5	sec
Beschleunig. 0–100 km/st	39,0	20,5	sec

Eine um 15% geringere Spitze und etwa halbes Temperament sind unbestreitbar, und dafür soll man noch DM 750.– mehr ausgeben? Nun, es gibt genügend Leute, die mit 116 km/st zufrieden sind, und an das Beschleunigungsverhalten gewöhnt man sich. Hinzu kommt vorerst eine andere Überlegung: Der 180 D in seiner nur unbedeutend veränderten Form wird stets den besseren Marktwert aufweisen, d. h., er erzielt auch nach drei Jahren Gebrauch noch wesentlich mehr beim Wiederverkauf als der Vergaser-180. Man braucht nur einmal bei Gebrauchtwagenmessen die Augen offenzuhalten. Nicht zuletzt ist das eine Folge seiner robusten Bauart, die ihm Laufzeiten von weit über 100 000 km garantiert. Es ist darum kein Wunder, wenn man gerade bei Taxifahrern viele Diesel-Wagen findet, mitunter selbst noch den 260 D der Vorkriegszeit.

Die Nagelei bei kaltem Motor ist zwar wahrlich nicht schön und öfters sogar schon für den Entschluß ausschlaggebend gewesen, zum Ottomotor zu greifen. Man gewöhnt sich dran! Bei Kälte ist der Dieselmotor ein zuverlässiger Starter; läuft er erst einmal, so stirbt er nicht mehr bei jedem Auskuppeln ab, und der Sorge um richtige Bedienung des Starterzuges ist man enthoben. Der Diesel-Kraftstoff weist in den kalten Monaten eine andere Zusammensetzung auf, welche das Schreckgespenst der „Schlierenbildung" – sprich: Paraffinausscheidung – bannt, sofern man nicht alte Restbestände vom Sommer her aufbraucht.

Die überlegene Wirtschaftlichkeit beruht sogar gleich auf mehreren Faktoren. Da ist die geringere Kfz-Steuer (nur 1,8 Liter Hub-





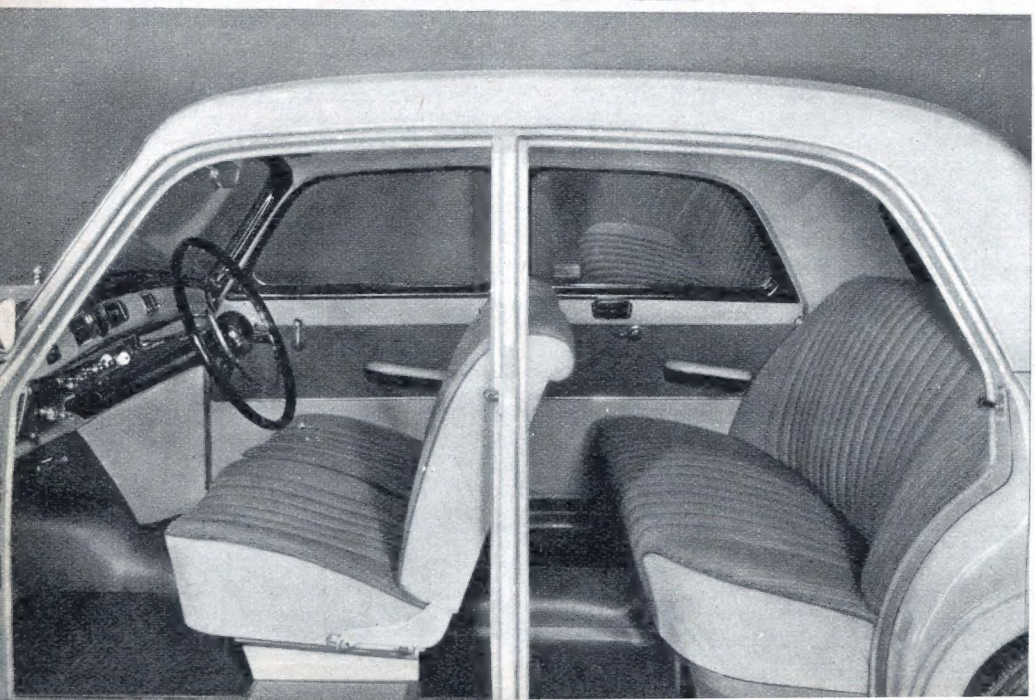
raum), die billigere Haftpflichtversicherung (43 gegen 65 PS), die niedrigere Abschreibung infolge der höheren Lebensdauer und des günstigeren Zeitwerts und als Hauptpunkt der wesentlich niedrigere Verbrauch. Der Dieselmotor mit seinem hohen Verdichtungsverhältnis nützt rund ⅓ bis ⅔ der Kraftstoffkalorien, was für den Ottomotor bei Verwendung normalen Kraftstoffs ein unerfüllbarer Wunschtraum bleiben muß. So ist der reine Verbrauch pro 100 Fahrkilometer von Haus aus niedrig, und noch kostet das Liter Dieselkraftstoff um 13 bis 14 Dpf weniger als Normalbenzin.

Typ	180 D	180 a	
Kfz-Steuer	260.—	274.—	DM/Jahr
Mindesthaftpflicht	273.—	357.—	DM/Jahr
Kaskoversicherung	309.—	424.—	DM/Jahr
Normverbrauch	6,8	10,9	Ltr./100 km
Testverbrauch	8,05	10,8	Ltr./100 km
Kosten bei Testverbrauch	4.14	7.03	DM/100 km
Verbrauch bei 100 km/st	7,9	9,7	Ltr./100 km
Kosten bei 100 km/st	4.07	6.30	DM/100 km

Den Passivposten der lauteren Maschine und der wesentlich geringeren Fahrleistung stehen – bei wohlgemerkt sonst gleichem Fahrkomfort – die Aktiva mindestens doppelter Lebensdauer und wesentlich niedrigerer Haltungskosten gegenüber. Wofür man sich entscheidet, ist eine Frage des persönlichen Geschmacks und – mehr noch natürlich – des Geldbeutels. Präziser ausgedrückt: eine Frage, inwieweit man sich die unbestrittenen Annehmlichkeiten des Ottomotors etwas kosten lassen darf. Was die Laufruhe des Dieselmotors anbelangt, so verspricht in den kommenden Jahren der sonst nur wehrwirtschaftlich interessante Vielstoffmotor so manche Besserung auch beim Personenwagendiesel, denn dieses Problem läßt sich nur vom Verbrennungsverfahren her lösen, und da hat Daimler-Benz bedeutsame Erfolge zu verzeichnen. Insbesondere das harte Nageln ist dieserart zu bekämpfen.

Der gute Stern auf allen Straßen, früher nur für den Export umlegbar, wird jetzt auch in Deutschland in dieser den internationalen Sicherheits-Richtlinien entsprechenden Ausführung geliefert.

Ungefähr zur Frankfurter Automobilausstellung 1955 erschien der 180 D mit dem auf 43 PS gebrachten Motor. Aus ähnlichen Überlegungen wie bei der automatischen Zündverstellung beim Ottomotor heraus erhielt die Einspritzpumpe einen vollautomatisch, d. h. drehzahlabhängig wirkenden Regler, der den Einspritzbeginn bei höheren Drehzahlen nach vorn verlegt. Der Motor brachte es damit nicht nur auf 43 PS, sondern legte auch im Drehzahlbereich bis 2000 U/min noch Leistung zu. Schließlich hatte dieser Kunstgriff auch gute Auswirkung auf den Verbrauch (bis zu 1 Ltr./100 km weniger). Die 3 PS Mehrleistung brachten den 180 D auf ehrliche 115 km/st (gestoppt 116 km/st), der Motor wurde elastischer und laufruhiger, ohne in der Beschleunigung – bei etwa gleichem Gewicht wie früher und derselben Achsübersetzung von 3,70 : 1 – abzufallen. 80 km/st erreicht man beim Durchschalten ab Stand in 22,5 sec (I.–IV. Gang, bei vollem Ausfahren des III. Ganges – sofern der Regler das zuläßt! – auch einmal in 21 sec), ab 30 km/st im IV. Gang in 30,5 sec. Rein vom Motor her sind 30 km/st im IV. Gang ohne weiteres zu fahren, wenn natürlich die Beschleunigung dann nicht gerade berauschend ist (30–80 km/st beim 180 a z. B. in 16 sec!). Störender war freilich ein Brummen der Karosserie, das bis 40 km/st zu beobachten war, aber nur im direkten Gang, so daß die Quelle dieses Brummens mit Sicherheit in Schwingungserscheinungen des Motors bei niederen Drehzahlen zu suchen ist. Freilich wird man bei solchen Tempi zurückschalten, schon weil der Verbrauch beim Diesel auch hier wirtschaftliches Fahren zuläßt und man notfalls fixer wegbeschleunigen kann. In der Stadt, wo die Kolonne durchschnittlich eben mit 30–40 km/st dahinschleicht, bedeutet das schon aus akustischen Gründen das Fahren im dritten Gang. Beim Vergaser – 180 sieht das natürlich anders aus.



Im Zeichen der Fertigungsrationalisierung entsprechen sich die Typen 180 a und 180 D sonst genau. Es handelt sich um die gleichen Achsen (Antriebsachse freilich mit 3,70 gegen 3,90 : 1 niedriger übersetzt; die Nennleistung ist bei 107 km/st vorhanden), das gleiche Tragwerk, das gleiche Getriebe usw., nicht zuletzt auch um die gleiche Karosserie, so daß auch der 180 D in den Genuß der zweifarbigen Ausstattung, des Kofferdeckelgriffs, der gepolsterten Sonnenblenden, der neuen Kennzeichenbeleuchtung usw. kommt wie der Schwestertyp. Wie dort ist auf Ausstellscheiben, Lichthupe und ähnliches Zubehör, das den Typ 190 auszeichnet, verzichtet, doch ist der nachträglichen Befriedigung diesbezüglicher Wünsche viel Spiel gelassen. Man stellt sich billiger, solche Sonderausstattung schon bei der Bestellung mit einzuschließen, weil günstigere Preise möglich sind (z. B. zusätzliches rechtes Türschloß DM 18.–, verschließbarer Handschuhkasten DM 15.–, „Elfenbein"-Lenkrad DM 12.–, Schlauchlos-Bereifung DM 20.–).

In seiner gesamten Handhabung erscheint der 180 D „gewichtiger" als der 180 a. Das mag psychologisch durch die geringere Lebendigkeit begründet sein, hält aber der vergleichenden Messung hinsichtlich Pedalkräften usw. nicht stand. Die Lenkung mit ihrer 17,8 : 1-Übersetzung (180 a 18,5 : 1) kann nicht als schwergängiger bezeichnet werden. Im Vergleich zu den meisten anderen Wagen erfordert der 180 D beim Betätigen der Bremse freilich kräftigeres Zutreten. Es ist schade, daß der Bremshelf hier versagt bleiben muß, denn der geringe Unterdruck im Ansaugrohr des Diesels würde viel zu große Servomotoren erfordern. Hieran scheitern letztlich auch die Versuche in Richtung einer Kupplungsautomatik. Solche Dinge sind weitgehend Gewöhnungssache, und wer sich schon für einen Diesel-Personenwagen entschließt und die Wirtschaftlichkeit über alles andere stellt, wird sie ohne weiteres in Kauf nehmen, zumal Daimler-Benz als einziger Diesel-Personenwagen-Hersteller des deutschen Marktes übriggeblieben ist.

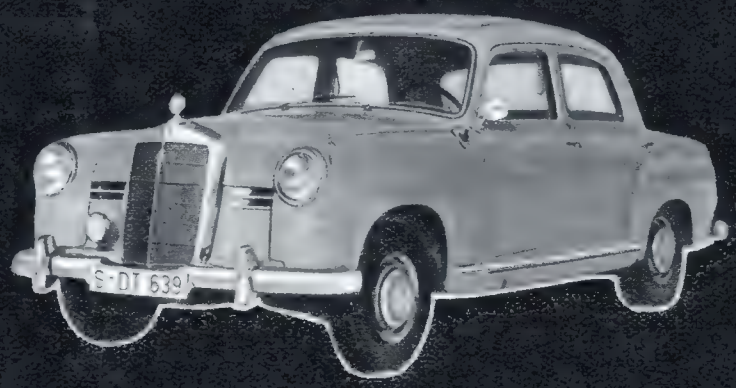
Die Ausstattung der 180 D-Karosserie ist die gleiche wie beim 180 a. Das Lenkschloß ist hier freilich nicht zugleich Zündschloß, sondern eine Art Hauptschalter, der die Stromverbraucher einschaltet. Der Anlasser ist mit dem Vorglühschalter kombiniert (erste Stufe nach rechts = Vorglühen, 2. Stufe dann = Anlassen); er dient zugleich dem Abstellen des Motors durch Drehen nach links. Nur in dieser letzten Stellung läßt sich der Zündschlüssel abziehen. Der Motorleerlauf kann von Hand mittels Drehens eines Schalters verstellt werden, was das Warmlaufen der Maschine erleichtert. Ferner enthält das Armaturenbrett noch die Kontroll-Glühspirale für das Vorglühen. Alle übrigen Instrumente und Armaturen entsprechen jenen des Schwestertyps. Der 56 Liter fassende Tank reicht entsprechend dem niedrigeren Verbrauch für eine ganz wesentlich größere Fahrstrecke aus als beim Vergaser-180, unter Zugrundelegung des Testverbrauchs für immerhin rd. 700 Kilometer.

Sicher kann man keineswegs jeden für den Dieselmotor begeistern, denn er ist in vielfacher Hinsicht ein rauher Bursche, dem man so manches nachsehen muß. Daß es jedoch keinem anderen Mercedes-Typ gelang, ähnliche Stückzahlen zu erreichen, sollte immerhin zu denken geben. Es kommt eben darauf an, ob man den Fahrgenuß höher bewertet als die reine Transportaufgabe. Auch wenn Diesel- und Vergaserkraftstoffpreis einander angeglichen würden, wäre die Überlegenheit noch nicht restlos erschüttert, weil die effektiv verbrauchte Menge der hohen Verdichtung und des höheren spezifischen Gewichts von Dieselkraftstoff wegen noch immer niedriger wäre. Vielleicht gibt eine künftige Besteuerung der Fahrzeuge über den Kraftstoffverbrauch dem Diesel-PKW sogar neuen Auftrieb. Zugunsten etwas höherer Nennleistung wäre sogar ein gewisser Abstrich an Lebensdauer denkbar, und von seiten reiferer Verbrennungsverfahren à la Vielstoffmotor liegt eine Veredelung des Dieselmotors zu noch besserer Elastizität, Laufruhe und Geräuscharmut hoffentlich im Bereich des bald Verwirklichbaren. Die Zahl der Argumente gegen den Personenwagen-Diesel würde hierdurch entscheidend geschwächt. Aber auch heute ist es nicht „unfein", sich dem Diesel zu verschreiben – es zeugt von weiser Beschränkung, in der sich oft der Meister zeigt.

Dipl.-Ing. W. Buck

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MERCEDES-BENZ 180 D



MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Dieselmotor in Reihe, Bohrung und Hub 75x100 mm, Hubraum 1767 ccm, Verdichtung 19,0:1, Leistung 43 PS bei 3500 U/min, maximales Drehmoment 10,3 mkg bei 2000 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), Nockenwelle im Kurbelgehäuse, 3 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 8,6 Ltr.), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 4 Liter) mit kombinierter Fein-Feinst-Filterung im Hauptstrom, Bosch-Einspritzpumpe PES 4 A 50 B 410 RS 144 mit automatischer Spritzverstellung, mechanische Kraftstofförderung, 56 Liter-Tank im Heck (5 Liter Reserve), Batterie 12 V 84 Amp.st. (unter Motorhaube), Kolbengeschwindigkeit bei Nennleistung (4500 U/min) 11,7 m/s, bei 100 km/st (3260 U/min) 10,9 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe mit Lenkradschaltung, Übersetzungen: I. 4,05, II. 2,38, III. 1,53, IV. 1,00, Rückwärtsgang 3,92, Antrieb 3,70, Ölinhalt des Getriebes 1,4 Liter, des Achsantriebs 2,25 Liter.

FAHRWERK

Rahmen-Boden-Anlage, mit der Karosserie verschweißt, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern + Stabilisator, hinten Eingelenkachse an Schraubenfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Bereifung 6,40–13 (1,7/1,8 atü), Kugelumlauflenkung mit Lenkungsstoßdämpfer (17,8:1), hydraulische Fußbremse (vorn Duplex), Bremsfläche 816 cm², Seilzug-Handbremse auf Hinterräder.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2650 mm, Spurweite 1420/1450 mm, Bodenfreiheit 205 mm, Außenmaße 4460x1740x1560 mm, Wendekreisdurchmesser 11 m, Wagengewicht vollgetankt 1210 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1650 kg.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	0 bis 28 km/st
II. Gang	10 bis 48 km/st
III. Gang	20 bis 75 km/st
IV. Gang	ab 30 km/st
Höchstgeschwindigkeit	116 km/st

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	12 sec
0 bis 80 km/st	22,5 sec
0 bis 100 km/st	39 sec

Steigfähigkeit

I. 35%, II. 19%, III. 11%, IV. 6%

Leistungsgewicht

fahrfertig	27,9 kg/PS
voll belastet	38,3 kg/PS

Verbrauch (Dieselkraftstoff)

bei 60 km/st	4,8 Liter/100 km
bei 80 km/st	6,1 Liter/100 km
bei 100 km/st	7,9 Liter/100 km
nach DIN 70030	6,8 Liter/100 km
Testverbrauch	8,05 Liter/100 km

Wartung (Empfehlungen lt. Betriebsanleitung):

Ölwechsel	alle 4000 km
Schmierdienst	alle 4000 km
Einfahrvorschriften	1500 km

PREISE

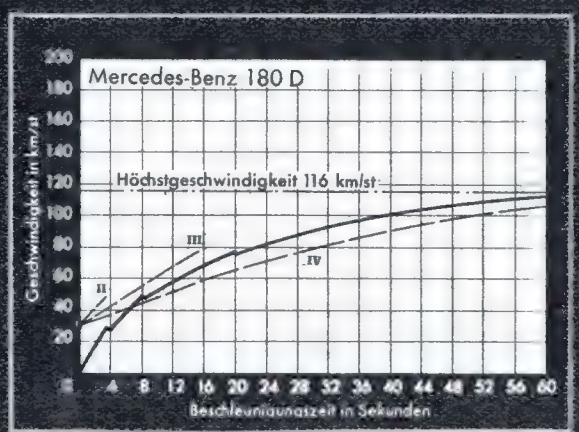
Limousine viertürig	DM 9450.—
Schiebedach	DM 600.—
Kühlerjalousie	DM 39.—
Sonderlackierung	DM 180.—
Lichthupe	DM 45.—
Heizgebläse	DM 40.—
Scheibenwaschanlage	DM 40.—
Turschloß für Beifahrertür	DM 18.—

Steuer und Versicherung

Kfz-Steuer im Jahr .. DM 260.—

Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr ..... DM 260.— + 5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr DM 294.— + 5%



Mercedes-Benz 300 SL-Roadster

Wie sie beschleunigen

Ein Vergleich der beiden großen deutschen Tourensportwagen

Nachdem der BMW-Sportwagen 507 serienmäßig geliefert wird, erreichen uns häufig Fragen, wie sich dies Modell leistungsmäßig gegenüber dem schon klassisch gewordenen deutschen Sportwagen, dem Mercedes-Benz 300 SL-Roadster, verhält. Zunächst einmal seien die Verhältnisse geklärt: Sportwagen im Sinne von Fahrzeugen, die sich für sportlichen Einsatz eignen, sind weder der Mercedes noch der BMW, weil sie die Fahrleistungen der in den jeweiligen Gran Turismo-Klassen vorhandenen Gegner einfach nicht erreichen. Bei den 3 Liter-Wagen ist das der Ferrari 250 GT und bei den Gran Turismo-Wagen über 3 Liter der Jaguar XK 150. Unsere beiden deutschen Sportmodelle nennen sich deshalb auch zu Recht Touren-Sportwagen, was zum Ausdruck bringen soll, daß es sich bei ihnen um eine mildere, sozusagen für den Hausgebrauch gezähmte Ausführung jener Vollblüter handelt, die Lorbeeren auf Rennbahnen erringen.

Im Rahmen unserer Teste für die MOTOR REVUE haben wir beide Wagen exakt gemessen und sind dabei zu recht interessanten Werten gekommen, die wir in nebenstehenden Kurven graphisch aufgetragen haben. Beide Wagen wurden in geschlossenem Zustand gemessen, der 300 SL mit seinem Roadster-Verdeck, der BMW 507 mit dem serienmäßigen Coupé-Aufsatz. Für die Leser, denen die technischen Daten der verglichenen Tourensport-Wagen nicht gegenwärtig sind, tragen wir sie noch einmal in Kurzform vor:

	BMW 507	MB 300 SL-Roadster
Motor	V 8 Zyl. 3168 ccm	6 Zyl. 2996 ccm
Ventilsteuerung	Stoßstangen	obenlieg. Nockenwelle
Kraftstoff-Zuführung	2 Doppelfallstrom-Vergaser	Einspritzpumpe
Leistung	150 PS bei 5000 U/min	215 PS bei 5800 U/min
max. Drehmoment	24 mkg bei 4000 U/min	28 mkg bei 4800 U/min

Die höhere spezifische Leistung des 300 SL von 71,5 PS/Liter gegenüber den 47,4 PS/Liter des BMW sowie sein höherer Drehzahlbereich lassen von vornherein auf eine wesentlich höhere Spitzengeschwindigkeit schließen. Tatsächlich ergaben sich bei ihm im Mittel mehrerer Stoppungen 221,5 km/st gegenüber 196,5 km/st beim 507. Auch die Beschleunigung beim Durchschalten muß rechnerisch trotz dem 90 kg höheren Gewicht des 300 SL wegen des viel günstigeren Leistungsgewichts (6,7 : 8,85 kg/PS) besser sein. So legt denn der SL-Roadster den Kilometer mit stehendem Start, das beste Kriterium für die Beschleunigung, in 29,2 sec mit einem Durchschnitt von 122 km/st zurück, während der BMW dafür 31,5 sec mit einem Durchschnitt von 114,2 km/st benötigt.

Da der Drehzahlbereich des 300 SL viel weiter gezogen ist, macht sich seine überlegene Beschleunigung ganz besonders stark im oberen Geschwindigkeitsbereich bemerkbar. Hier ein Vergleich der beiden Fahrzeuge:

	BMW 507	MB 300 SL-Roadster
0–100 km/st	11,1	8,8 sec
0–120 km/st	15,2	12,0 sec
0–140 km/st	20,8	15,3 sec
0–160 km/st	28,2	20,2 sec
0–180 km/st	40,3	27,0 sec

Wir haben interessehalber auch die Beschleunigung im IV. (direkten) Gang aufgenommen. Dabei ergab sich, daß bei den ziemlich steif übersetzten Hinterachsen der Tourensportwagen (BMW 3,7, Mercedes 3,64) die niedrigste Geschwindigkeit, aus der der Wagen im direkten Gang zu beschleunigen war, beim Mercedes-Einspritzmotor bei 20, beim BMW-Vergaser-Motor bei 30 km/st lag. Der Einspritzer gibt eben

BMW 507 Sportcoupé

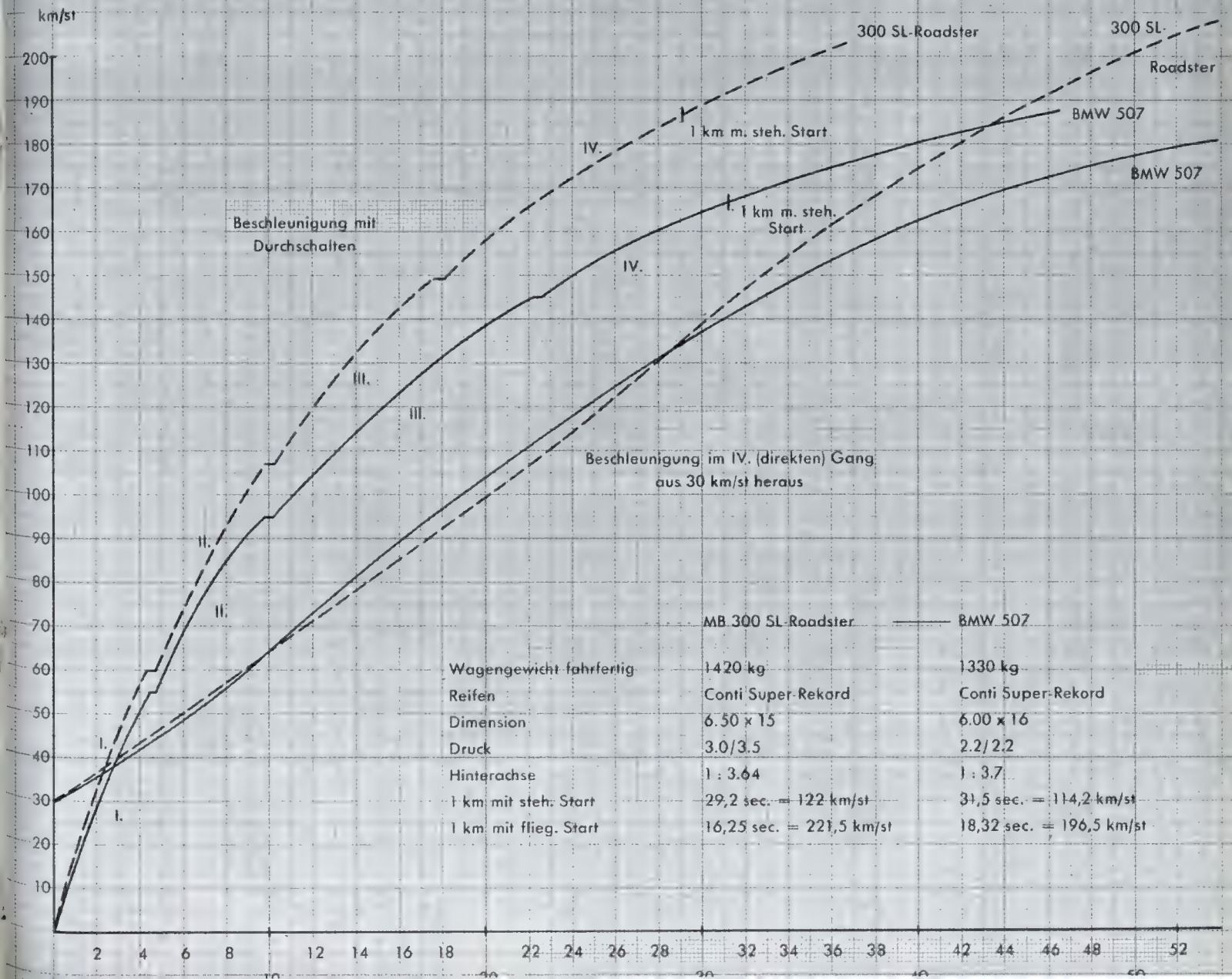
auch bei ganz geringer Drehzahl die exakt bemessene Kraftstoffmenge ab, was der Unterdruck beim Vergasermotor dann nicht mehr bzw. noch nicht zu tun vermag. Für den direkten Vergleich wurden beide Wagen aus 30 km/st heraus beschleunigt; hierbei hat der 300 SL zunächst 10 sec lang bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/st einen ganz leichten Vorteil, den er dann aber zugunsten des in diesem Drehzahlbereich offenbar geschmeidigeren V-Achtzylindermotors verliert. Zwischen 65 und 130 im direkten Gang zeigt der BMW eine deutliche, wenn auch nicht entscheidende Überlegenheit. Aber es ist für viele Besitzer solcher Wagen gerade dieser Fahrbereich im direkten Gang, der besonders häufig ausgenützt wird, so daß die diesbezügliche Überlegenheit des BMW 507 vermutlich höher einzuschätzen ist, als es der reine Sportfahrer beurteilt. Von 130 km/st ab macht sich die größere Motorleistung des Mercedes dann freilich entschieden bemerkbar. Wenn beide Wagen 160 erreicht haben, ist der Mercedes bereits 3,2 sec und bei 180 sogar 11 sec im Vorsprung, und während sich von hier ab die Kurve des BMW ganz flach neigt, steigt sie beim SL noch beinahe unverändert an. Kein Wunder: die 180 km/st sind hier erst 81, im andern Fall jedoch bereits 92% der erreichbaren Höchstgeschwindigkeit.

Aus unserm Diagramm wird ersichtlich, wie sich die beiden verglichenen Wagen zueinander verhalten, wenn der BMW vom Stand aus so scharf wie möglich beschleunigt, während der 300 SL-Roadster im selben Moment die Startlinie im IV. Gang mit 30 km/st überrollt und zügig beschleunigt.

Da der BMW mit 0 startet, läuft ihm der SL zunächst davon, aber nur 3 sec lang, die beide Wagen brauchen, um 40 km/st zu erreichen. Nun zieht der in den Gängen hochgedrehte BMW dem im direkten Gang beschleunigten SL weit davon, so weit, daß er 10 sec vor ihm die 130 km/st-Marke erreicht. Aber von nun an wird die Beschleunigung des SL im IV. besser als die des BMW im III. Gang: der Abstand verringert sich von dem Moment an, wo auch der BMW im IV. Gang angelangt ist, zunehmend, bis die beiden Kurven sich bei 184 km/st nach 44 sec schneiden. Das ist just der Moment, da der 300 SL den 507 überholt. Wäre der SL vom Stand aus ebenfalls mit Durchschalten der Gänge beschleunigt worden, so hätte er die 184 km/st-Marke bereits nach 28,6 sec erreicht.

Da gerade unter Sportwagen-Interessenten die Frage nach Beschleunigungsvermögen und Spitzengeschwindigkeit verschiedener konkurrierender Modelle immer wieder gestellt und an uns herangetragen wird, werden wir im Laufe des Jahres entsprechende Vergleichskurven auch von andern Sportwagen veröffentlichen. Der Test vom BMW 507 wird in der Frühjahrsausgabe der MOTOR REVUE (März 1958) erscheinen, der des 300 SL-Roadster war in der Dezember-Ausgabe 1957 veröffentlicht.

H. U. Wieselmann



Drehmoment – so, daß es jeder versteht

In den technischen Daten über Vorkriegstypen wird man vergeblich nach Angaben über das Motordrehmoment suchen. Diese haben sich erst seit wenigen Jahren eingebürgert, weil aus den Drehzahlen für die Motorhöchstleistung und für das höchste Motordrehmoment gewisse Rückschlüsse auf die Elastizität des Motors möglich sind. So geläufig der Begriff Drehmoment dem Techniker sein mag, soviel Verwirrung stiftet er beim technisch nicht vorgebildeten Leser. Dabei taucht er in jedem „Benzingespräch" und in jedem Autoprospekt auf. Während man sich unter „Leistung" noch etwas Bestimmtes vorstellen kann, versagt dieses Vorstellungsvermögen beim „Drehmoment" völlig. Darum sei im Folgenden versucht, beide Begriffe gegeneinander abzustecken, ihre innere Verwandtschaft klarzulegen, und die Auswirkung des Drehmoments auf das Fahrzeug zu untersuchen.

ZUNÄCHST: EIN BISSCHEN PHYSIK

Die Physik definiert die Leistung als „Arbeit durch Zeit". Unter Arbeit wird dabei das Produkt aus zu überwindender Kraft und dem dabei zurückgelegten Weg verstanden. Wird beispielsweise mittels eines Flaschenzuges eine Last von 75 kg um einen Meter angehoben, so ist eine Arbeit von 75 · 1 = 75 mkg (Meterkilogramm) verrichtet worden; nehmen wir an, daß diese Arbeit in genau 1 sec bewerkstelligt wurde, so errechnet sich eine zugehörige Leistung von 75 : 1 = 75 mkg/sec (Meterkilogramm pro Sekunde). Nachdem man es in der Technik mit ziemlich großen Leistungen zu tun hat, empfahl sich die Einführung einer größeren Leistungseinheit, der „Pferdestärke" (PS), die zu 75 mkg/sec festgelegt wurde. Die oben errechnete Leistung am Flaschenzug wäre also genau gleich 1 PS. Ebenso hat der Franzose 1 CV (chevalvapeur) zu 75 mkg/sec festgelegt, der Engländer und Amerikaner 1 HP (horsepower) zu 76,04 mkg/sec (also 1 HP = 1,014 PS); der Elektriker rechnet mit Watt bzw. Kilowatt (kw), der Wärmetechniker mit Kcal/sec usw. Stets bezeichnet dabei eine Leistung den Arbeits- bzw. Energieaufwand pro Zeiteinheit.

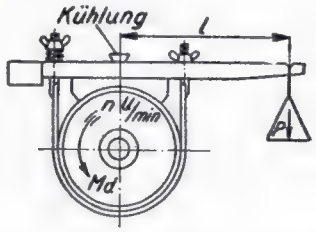
In der Dimension mkg/sec steckt zugleich die Definition der Geschwindigkeit m/sec, so daß Leistung viel anschaulicher auch als Kraft mal Geschwindigkeit zu definieren ist. Damit wird man vor allem den Vorgängen beim Fahrzeug gerecht. Die Kraft ist dabei stets in der Bewegungsrichtung zu messen, so daß beim Auto als Kraft nicht etwa das Wagengewicht einzusetzen ist, sondern vielmehr der der Bewegung entgegenwirkende Fahrwiderstand. Unter der Annahme, daß etwa 1,5% des Wagengewichts als Rollwiderstand zur bloßen Fortbewegung des Automobils anzusehen sind, wären bei einem Fahrzeuggewicht von 1500 kg 22,5 kg Rollwiderstand zu überwinden, wozu bei 72 km/st = 20 m/sec eine Leistung von 22,5 · 20 = 450 mkg/sec bzw. 450 : 75 = 6 PS erforderlich wäre. In der Praxis haben andere Fahrwiderstände, so etwa der Luftwiderstand (der seinerseits stark geschwindigkeitsabhängig ist), Steigung und Beschleunigung weiteren Einfluß.

Schließlich gestattet die Dimension mkg/sec für die Leistung noch eine weitere Definition. Die Dimension 1/sec ist nämlich für Drehzahlen zuständig; so entsprechen beispielsweise 3600 U/min physikalisch einer Drehzahl von 60/sec. Somit kann Leistung etwas weitherzig auch als „Arbeit mal Drehzahl", richtiger aber als „Drehmoment mal Drehzahl" definiert werden. Diese Art der Festlegung ist überall am Platze, wo Leistung mittels einer Rotationsbewegung, mit Hilfe einer Welle, übertragen wird. Dabei wollen wir „Drehmoment", zunächst ganz grob gesprochen, als die Drehkraftwirkung einer Welle ansehen – je größer das Drehmoment, desto größer die „Durchzugskraft" dieser Welle; je größer dabei ihre Drehzahl, desto höher die übertragene Leistung. Für die absolute Größe der letzteren ist dabei gleichgültig, ob ein kleines Drehmoment mit hoher Drehzahl oder umgekehrt ein hohes Drehmoment mit kleiner Drehzahl übertragen wird – die Leistung als solche bleibt sich gleich. Ein gutes Beispiel haben wir gerade beim Auto, wo durch Einschalten eines kleineren Ganges (d. h. höherer Übersetzung) bei bestimmter Motordrehzahl ein größeres Drehmoment hinter dem Getriebe erzielt wird, allerdings bei entsprechendem Absenken der Kardanwellendrehzahl. Mehr als die Motorhöchstleistung läßt sich also auch durch noch so geübtes Schalten nicht herbeizaubern – das Getriebe vermag nur das an die Kardanwelle weitergeleitete Drehmoment zu erhöhen, so daß jedes Getriebe mit Fug und Recht als „Drehmomentwandler" anzusprechen ist, gleich, ob das mit Hilfe einzelner Gangstufen oder stufenlos (wie etwa beim Strömungsgetriebe amerikanischer Wagen) geschieht.

WIE MISST MAN DAS DREHMOMENT?

Die Erklärung des Drehmoments erscheint sehr viel schwieriger, als es in Wirklichkeit der Fall ist. Betrachten wir wieder die oben zitierte Welle, auf der jetzt eine Trommel von 2 m Durchmesser (also 1 m Radius) angebracht sei, die von außen allmählich festgebremst werden kann. Durch dieses „Bremsen" bringen wir in Wahrheit am Trommelumfang eine Widerstandskraft gegen die Drehbewegung auf, die irgendwie gemessen werden kann. Beträgt nun diese Widerstandskraft in dem Augenblick, wo eben noch die Drehzahl konstant gehalten werden kann, gerade 1 kg, so ist ein Drehmoment von 1 m · 1 kg = 1 mkg zu verzeichnen (1 kg Widerstandskraft an 1 m betragenden Trommeldurchmesser). Würde die Welle an Drehzahl zulegen, so wäre kein Gleichgewicht geschaffen, und wir müßten die Widerstandskraft vergrößern, bei Verzögerung der Drehzahl die Widerstandskraft aber durch Lösen der Bremse verringern, bis Gleichgewichtszustand herrscht. Dieselbe Wirkung wäre an einer Trommel von 1 m Durchmesser zweifellos auch mit einer Widerstandskraft von 2 kg zu erzielen – stets aber bleibt das Drehmoment als Produkt aus „Hebelarm mal Kraft" dasselbe.

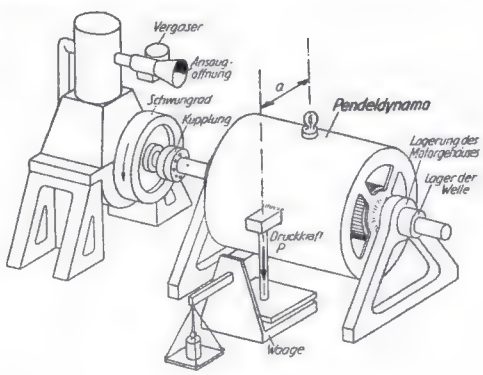
Dieses Beispiel ist dem praktischen Leben entnommen, nämlich der Leistungsermittlung



Ursprünglich wurde zur Ermittlung der Motorleistung der sogenannte Pronysche Zaum verwendet, der im Text näher beschrieben ist.

von Motoren auf Prüfständen mit Hilfe des sogenannten Pronyschen Zaumes, wie ihn unsere Skizze zeigt. Ein mittels Gewichten zu belastender Hebel wird auf eine Trommel aufgesetzt, die zudem von einem Bremsband umfaßt wird, das entsprechend stark angezogen werden kann. Das für eine bestimmte Motordrehzahl vorhandene Drehmoment kann dadurch ermittelt werden, daß so viel Gewichte aufgelegt werden, bis der Hebel in waagerechter Stellung stehen und die Drehzahl konstant bleibt. Gewicht P und (fester) Hebelarm a ergeben dann in P · a das Drehmoment der Welle bzw. des Motors. Diese Meßmethode hat viele Nachteile; insbesondere ist es schwierig, bei höheren Drehzahlen den Gleichgewichtszustand herzustellen, wie es auch intensiver Kühlung bedarf, um die Reibungswärme zwischen Zaum und Trommel abzuführen (diese verändert die Reibungsverhältnisse). Man bedient sich heute der Wasserwirbelbremse (ein mit Stiften besetztes

Die moderne Leistungsermittlung geht beispielsweise mittels Pendeldynamos vor sich. Das Motordrehmoment wirkt sich auch am Gehäuse des Dynamos aus und wird aus Druckkraft P und Hebelarm a errechnet. In Verbindung mit der Motordrehzahl ergibt sich die Motorleistung.



Rad verwirbelt in einem geschlossenen Gehäuse Wasser, nimmt also das Gehäuse entsprechend mit, und diese Mitnehmerwirkung wird gemessen) oder elektrischer Meßmethoden. Insbesondere die letztere ist heute üblich, weil dort die vom Prüfmotor abgegebene Leistung nicht als Reibung oder Wärme verlorengeht, sondern in das elektrische Netz gegeben oder sonst irgendwie gespeichert werden kann. Im Prinzip wird der Motor mit einem Dynamo gekoppelt, dessen Gehäuse drehbar gelagert ist (siehe Zeichnung). Das Motordrehmoment wird vom Anker des Dynamos auch an dessen Gehäuse weitergegeben und kann hier unmittelbar gemessen werden. Als wirksamer Hebelarm dient dabei meist eine Hebellänge von 716,2 mm, die zweckmäßig ist, weil sich dann die Leistung besonders einfach zu $N = P \cdot n/1000$ errechnen läßt, wobei P die mittels Meßdose, Waage usw. gemessene „Durchzugskraft" der Welle (im Abstand von 716,2 mm) und n die Wellendrehzahl bedeuten. Entscheidend ist bei allen solchen Messungen, daß man in Wirklichkeit das Drehmoment als Primäres ermittelt, die Leistung aber erst als Sekundäres aus Drehmoment und Drehzahl errechnet. Insofern ist der Begriff „Drehmoment" physikalisch viel naheliegender als der übergeordnete Begriff „Leistung".

Beim Rollprüfstand für den kompletten Wagen liegen die Dinge nicht anders. Hier treiben die Wagenräder zwei Eisenwalzen an, deren eine mit einer Leistungswaage in obigem Sinne gekoppelt ist (Wasserwirbelbremse, Pendelgenerator, Wirbelstrombremse usw.). Die Durchmesser der Walzen sind natürlich bekannt, so daß man den zugehörigen Drehzahlmesser sozusagen gleich auf die Umfangsgeschwindigkeit des Wagens – die der Fahrgeschwindigkeit entspricht, von Schlupf usw. abgesehen – eichen kann. Durch Variieren der Widerstandskraft der Bremse, was vom Prüfstandsingenieur fernbedient vorgenommen wird, wird das Drehmoment geändert, bis sich konstante Geschwindigkeitsverhältnisse eingestellt haben. Die Ablesung erfolgt dann in kg auf der entsprechend geeichten „Drehmomentwaage". Diese Messungen werden üblicherweise bei Vollgas und bestimmten Geschwindigkeiten vorgenommen, wo genügend Erfahrungswerte vorliegen, um sagen zu können, daß die gemessene Leistung im Rahmen des Üblichen, schlechter oder besser ist. Die so ermittelte Leistung ist beträchtlich niedriger als die Motorleistung, denn hier mißt man ja die an den Treibrädern frei verfügbare Leistung, abzüglich bereits der Leistung für den Rollwiderstand und der Reibungsverluste im Triebwerk.

WICHTIG IST DER MITTLERE DRUCK

Leistung und Drehmoment sind, wie wir jetzt wissen, über die Drehzahl eng miteinander verknüpft, wobei sich die Leistung sozusagen als sekundäre Größe herausstellt. Sie ist von der Funktion des Kolbenmotors her als Produkt aus Hubraum, „effektivem mittleren Kolbendruck" und Drehzahl gegeben, woraus sich ableiten läßt, daß das Motordrehmoment einzig vom Hubraum und diesem Mitteldruck abhängt.

Letzterer nun bedarf näherer Erklärung. Die Drücke oberhalb des Kolbens wechseln während eines Kreisprozesses – Ansaugen, Verdichten, Verbrennen und Auspuffen – ja zwischen Unterdruck (beim Ansaugen) und hohen Drücken (während der eingeleiteten Verbrennung). Der Techniker versinnbildlicht die Auswirkung dieses Drückesammelsuriums durch den über dem gesamten Kreisprozeß konstant gedachten „indizierten mittleren Kolbendruck" (gemessen in at bzw. kg/cm²). Innere Reibungsverluste und die Verluste durch die mit angetriebenen Motoraggregate, wie Ventilator, Wasserpumpe, Lichtmaschine, Verteiler, Ölpumpe usw., reduzieren diesen theoretischen Mittelwert auf den dann später aus dem Motordrehmoment rückwärts errechenbaren „effektiven mittleren Kolbendruck". Das Verhältnis zwischen beiden wird gemeinhin als „mechanischer Wirkungsgrad" bezeichnet. Wenn die deutsche Norm vorschreibt, daß die vom Motor benötigten Aggregate von diesem selbst angetrieben werden, dann ist es erklärlich, weshalb die DIN-Motorleistung um 10–15% niedriger ausfallen muß als beispielsweise die Leistung nach amerikanischer SAE-Norm (Mercedes 220 S: 106 DIN-PS und 120 SAE-PS!).

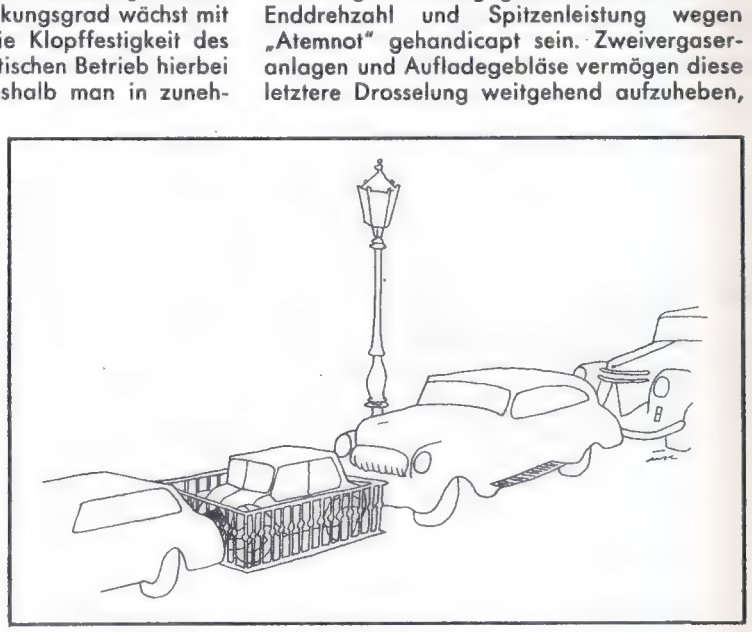
Bei gegebenem Motor werden die entsprechenden Verluste festliegen. Sie lassen sich allenfalls durch Verzicht auf gewisse Motoraggregate (z. B. die Wasserpumpe), durch weniger stramm anliegende (und dafür schwächer abdichtende) Kolbenringe, durch weitgehende Lagerung der Wellen auf Wälzlagern oder durch reibungsvermindernde Zusätze im Motorenöl herabsetzen. Daran läßt sich also wenig ändern. Der indizierte Mitteldruck, auf den es nunmehr ankommt, hängt ab vom Kaloriengehalt des Kraftstoffs, von der Qualität der Energieumsetzung von Kalorien in Wärme und nicht zuletzt von der überhaupt in den Zylinder gelangenden Kraftstoffmenge. Der Kaloriengehalt der handelsüblichen Kraftstoffe pro Gewichtseinheit schwankt nur unbedeutend. Etwas anderes ist es, wenn man den Gehalt pro Raumeinheit betrachtet, denn infolge des höheren spezifischen Gewichts bringen die Superkraftstoffe je Liter – und nach Litern kauft man sie ja an der Tankstelle – mehr Wärmeeinheiten, so daß der höhere Preis teilweise aufgewogen wird.

WIE MAN MOTOREN AUSLEGT

Die Umsetzung der Kraftstoffkalorien in Wärme ist nach den Gesetzen der zuständigen Thermodynamik vom Verdichtungsverhältnis abhängig – der Wirkungsgrad wächst mit diesem. Leider zieht die Klopffestigkeit des Kraftstoffs für den praktischen Betrieb hierbei eine frühe Grenze, weshalb man in zunehmendem Maße beobachten kann, daß die Werke Superkraftstoff vorschreiben und die Mineralölindustrie laufende Anstrengungen macht, die Klopffestigkeit ihrer Kraftstoffe zu erhöhen, was freilich herstellungstechnisch weder einfach noch billig ist. Man darf nie vergessen, daß hochoktaniger Kraftstoff im entsprechend hochverdichteten Motor sowohl höhere Leistung als auch sparsameren Verbrauch ergibt. Der Motorfreund muß schon deshalb Befürworter des Superkraftstoffs sein, weil schädliches Klingeln vermieden wird und diese Kraftstoffe dank besserer Verarbeitung weniger künstliche Klopfbremsen, wie Bleitetraäthyl usw., aufweisen (Ablagerungen an den Organen des Verbrennungsraumes). Je nach Einstellung des Motorherstellers zu diesem Problem sind auf jeden Fall vom Motor her dem Verdichtungsverhältnis Grenzen gezogen, welche auch die Qualität der Energieumsetzung beschränken. Gelingt es im Dieselmotor, immerhin rund ein Drittel der Kraftstoffenergie in nutzbare Wärme umzusetzen, so ist man beim Ottomotor mit 30 und meist sogar 25% offenbar vollauf zufrieden – nahezu der ganze Rest geht an die Kühlung (im Winter dann wenigstens noch nutzbringend in die Heizungsanlage) und in den Auspuff.

Die zur Verbrennung nötige Luft erreicht den Zylinder auf ziemlichen Umwegen, hat sie doch den Ansaugluftfilter bzw. Ansauggeräuschdämpfer, den engen Vergaserlufttrichter, das verzweigte Ansaugrohr, die Kanäle im Zylinderkopf und die engen Ventilspalte zu passieren. Da der Vergaser ein Gerät ist, das Kraftstoff um so feiner regulierbar zumißt, je höher das Unterdruckniveau ist, und da ferner keineswegs „Gas" aus dem Vergaser kommt, sondern Kraftstoffnebel, der um so eher Kraftstofftropfen ausscheidet, je geringer seine Geschwindigkeit, so sind relativ enge Ansaugrohre zunächst hochwillkommen (Drosselmotoren!). Enge Wege bedeuten aber Drosselung, die sich je nach Lage der Dinge schon sehr früh oder erst bei hohen Drehzahlen spürbar als Füllungsverlust auswirkt. Damit kommen aber auch weniger Kalorien in den Motor, und der Mitteldruck muß abfallen.

Die Auslegung der Ventilzeiten spielt als weitere Größe in diese Betrachtung hinein: Ein Motor mit frühem Einlaßbeginn und spätem Einlaßschluß wird zwar bei hoher Drehzahl gute Füllung garantieren, bei niedriger Drehzahl aber schlechte, denn ein Teil des Gemisches wird zu Verdichtungsbeginn zum offenen Einlaßventil wieder hinausgeschoben, so daß Füllungsverlust und geringere effektive Verdichtung die Folge ist. Umgekehrt wird ein für kleine Ventilöffnungswinkel ausgelegter Motor zwar im unteren Drehzahlbereich gute Füllung gewährleisten, aber in Enddrehzahl und Spitzenleistung wegen „Atemnot" gehandicapt sein. Zweivergaseranlagen und Aufladegebläse vermögen diese letztere Drosselung weitgehend aufzuheben,

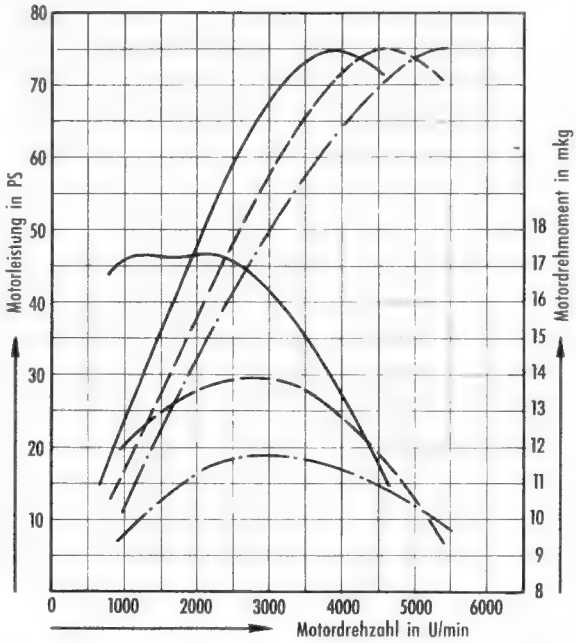


und der Kompressor drückt dem Motor sogar mehr Gemisch zu, als dieser von Natur aus selbst anzusaugen vermöchte, nämlich mehr als das Hubvolumen.

Während die mechanischen Verluste wie die natürlichen Füllungsverluste durch Drosselung mit wachsender Drehzahl immer stärker werden, überlagert sich der Einfluß der Steuerzeiten in dem Sinne, daß der effektive Mitteldruck sein Maximum nicht unbedingt bei niedriger Drehzahl erreichen muß. Eine Hochleistungsmaschine mit dem Ziel, je Hubraumeinheit möglichst viel PS zu erreichen (hohe Hubraum- bzw. Literleistung), wird hohe Drehzahl benötigen und deshalb ganz andere Steuerzeiten brauchen als eine simple Maschine für den täglichen Gebrauch. Das Maximum ihres effektiven mittleren Kolbendrucks wird dann bei einer hohen Drehzahl liegen, und im unteren Drehzahlbereich hat der Motor nichts drin, wie man zu sagen pflegt. Das erheischt fleißiges Schalten und viele Getriebegänge, um für recht viele Fahrgeschwindigkeiten stets die gewünschte leistungskräftige Motordrehzahl einstellen zu können. Es ist eigentlich verwunderlich, daß sich die Motorenindustrie noch nicht intensiver der Aufgabe angenommen hat, die Steuerzeiten variabel zu machen, so daß auf Wunsch viel Leistung im unteren wie im oberen Drehzahlbereich möglich wäre. Der Registervergaser ist nur eine Andeutung in dieser Richtung (kleiner Durchflußquerschnitt im Vergaser während der ersten Stufe, großer Querschnitt bei Betrieb in beiden Stufen).

DREI 75 PS-MOTOREN – ABER GRUNDVERSCHIEDEN

Als Produkt aus Hubraum und effektivem Mitteldruck muß das Motordrehmoment der getreue Spiegel des Mitteldruckes sein, was dessen Verlauf über der Drehzahl anbelangt. Somit läßt sich aus der Drehmomentkurve allerhand Interessantes herauslesen. In unserem Diagramm sind solche Drehmomentkurven für drei verschiedene Motoren zusammengestellt, die besonders deshalb interessant sind, weil es sich zwar um Motoren ungleichen Hubraums, aber gleicher Motorhöchstleistung handelt. Da haben wir den Motor I mit 75 PS bei 3900 U/min und 17,3 mkg bei 1200 und 2200 U/min (also zwei Maxima bzw. annähernd konstantes Drehmoment zwischen 1200 und 2200 Touren) aus 2,5 Liter Hubraum, weiter Motor II mit 75 PS



Leistungs- und Drehmomentkurven für drei verschieden große und verschieden ausgelegte moderne Motoren gleicher Nennleistung von 75 PS, die im Text näher kommentiert werden.

bei 4600 U/min und 13,9 mkg aus 2800 U/min bei 1,9 Liter Hubraum und schließlich Motor III mit 75 PS bei ca. 5500 U/min und 11,8 mkg bei 3000 U/min aus 1,5 Liter Hubraum. Bestmöglich wurden Extreme ausgesucht, was sich in den unterschiedlichen Hubräumen, Drehzahlen, in der Auslegung der Steuerung und der Wahl der Verdichtungsverhältnisse (Motor I 7,1 : 1, Motor II 7,5 : 1, Motor III 8,2 : 1) ausdrückt.

Bei Motor I handelt es sich offenbar um eine auf Robustheit gezüchtete Maschine (30 PS/Liter, niedrige Nenndrehzahl von 3900 U/min), die mit Normalbenzin betreibbar sein soll. Das Drehmomentmaximum liegt ungewöhnlich tief (1200 U/min) und verleiht der Maschine ihre „Dampfmaschinencharakteristik" (hier ist der volle Dampf- bzw. Mitteldruck schon bei der Drehzahl Null vorhanden), was auch ein Dreiganggetriebe möglich machte; dank dem großen Hubraum liegt das Drehmomentmaximum absolut am höchsten (effekter Mitteldruck hier 8,8 kg/cm²).

Motor II nimmt eine Mittelstellung ein (39,5 PS/Liter); bei ihm ist bereits Superkraftstoff vorgeschrieben. Das Drehmomentmaximum von 13,9 mkg (effektiver Mitteldruck 9,3 kg/cm²) liegt bei 3000 U/min vor, bei einer Drehzahl, die der Höchstleistungsdrehzahl von 4600 Touren bedeutend näher liegt als im ersten Beispiel (1200 : 3900 Touren). Die fast sprichwörtliche „Elastizität" der 2½-Litermaschine jenes Beispiels wird also nicht erreicht werden, auch nicht deren niedrige Belastung. Dafür ist die Kfz-Steuer natürlich niedriger. Ein Dreiganggetriebe wäre sicher noch denkbar, doch ist ein Vierganggetriebe vorgesehen. In Motor III haben wir schließlich eine ausgesprochene Hochleistungsmaschine vor uns (50 PS/Liter), die ihre Nennleistung bei 5500 U/min erreicht; ihr Drehmomentmaximum von 11,8 mkg (~ 10 kg/cm² Mitteldruck) wird wie im Beispiel II bei 3000 U/min erreicht. Superkraftstoff ist hier selbstverständlich.

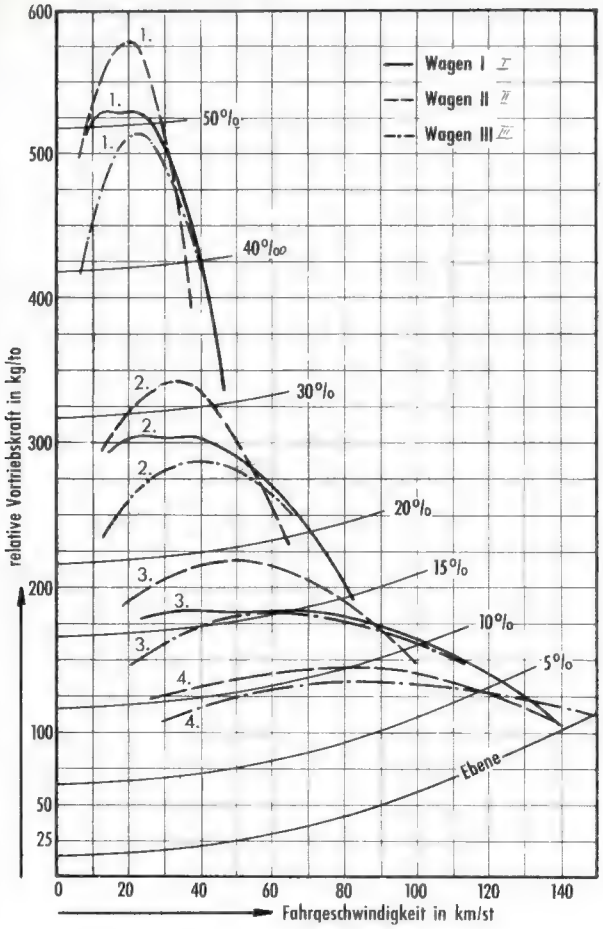
„Der soll wohl noch etwas wachsen?"

DER GUT FRISIERTE LEISTUNGSSCHEITEL

Die Kurven lassen generell erkennen, daß hohes Anfangsdrehmoment hohe Leistung im unteren Drehzahlbereich gibt, dann sind jedoch bald Füllungsverluste zu verzeichnen, welche das Drehmoment im oberen Drehzahlbereich stark abfallen lassen und damit die Literleistung begrenzen. Bei entgegengesetzter Konstruktionstendenz muß notgedrungen im unteren und mittleren Drehzahlbezirk entsprechend weniger Leistung vorhanden sein. Vom Standpunkt der Leistungsausbeute wäre es wünschenswert, daß das Drehmoment überall so hoch wie möglich und weitgehend drehzahlunabhängig wäre („Dampfmaschine" oder zumindest sehr flacher Verlauf), doch ist das aus den dargelegten Gründen vom Mitteldruck her nicht möglich. Irgendwann ergibt sich eine Motorhöchstleistung mit anschließendem Abfall der Leistung. Wo dieser Leistungsscheitel liegen soll, ist Ansichtssache des Konstrukteurs, der durch entsprechende Wahl der Steuerzeiten, der Vergaseranlage usw. weithin freie Hand hat. Rücksichten auf Kfz-Steuer, Haftpflicht, Anschaffungs- und Betriebskosten (Kraftstoffart!), Lebensdauer und schließlich gar Rücksichten auf die zu erwartende Fahrweise des Käufers können direkt zu einer Weltanschauung werden und den Konstrukteur entsprechend festlegen.

Nun ist es freilich mit dem Motor allein nicht getan. Die Auslegung des Getriebes und die Achsübertragung sind nämlich weitere Hilfsmittel, um je nach Auffassung des Konstrukteurs den vorhandenen Motor an die Eigenheiten des Wagentyps wie des Käuferpublikums anzupassen. Die 75 PS der betrachteten drei Beispiele ergeben in der Praxis Höchstgeschwindigkeiten zwischen 138 und 150 km/st – eine Folge nicht nur unterschiedlicher Wagengewichte und -formen, sondern auch der Achsübersetzung. Beispielsweise ist letztere im Beispiel III so gewählt, daß die Motordrehzahl für die Spitzengeschwindigkeit mit der Höchstleistungsdrehzahl ziemlich genau übereinstimmt, während in den beiden anderen Fällen bei Höchstgeschwindigkeit der Motor bereits im abfallenden Ast seiner Leistungskurve ist, was unterhalb der (freilich etwas niedrigeren) Höchstgeschwindigkeit mehr Leistungsreserve zeitigt. Auch dieserart ist also noch zusätzliche „Elastizität" zu schaffen. Auch die Reifengröße ist über den Rollradius von Einfluß.

Im Gegensatz zur Leistung kann das Drehmoment durch Änderung der Übersetzung „gewandelt" werden. Eine solche Wandlung geht auf alle Fälle in der Treibachse vor sich, im Getriebe aber nach Wahl des Ganges. So vergrößert eine Übersetzung von 4,0 : 1 im ersten Gang das Motordrehmoment auf das Vierfache. Nachdem das Getriebe normaler-



Die Zugkräfte der aus dem Diagramm auf S. 14 bekannten Motoren an der Hinterachse in den einzelnen Gängen, bezogen auf ein gemeinsames Wagenleergewicht von 1000 kg.

weise direkt mit dem Motor verflanscht ist (Ausnahme z. B. BMW oder Lancia), muß die Aufhängung des Motors auf das höchste Getriebedrehmoment abgestimmt werden. Grundsätzlich erfolgt die Berechnung einer Welle auf Festigkeit und Verformung nach dem durchgeleiteten Drehmoment; es ist umgekehrt möglich, aus dem Verdrillungswinkel einer hinsichtlich Abmessung und Werkstoff genau bekannten Welle das übertragene Drehmoment und bei gleichzeitiger Messung der Drehzahl auch die übertragene Leistung zu errechnen, wie das z. B. mit Hilfe des ZF-Kraftverlaufmessers geschehen kann.

DAS ZUGKRAFTDIAGRAMM

Doch zurück zu unseren drei Beispielen! Vom Verlauf des Motordrehmoments und von den Übersetzungen nebst Reifendimensionen her ist es möglich, das Achsdrehmoment über der Fahrgeschwindigkeit zu ermitteln und anhand des Reifenrollradius auch die Vortriebskraft des Wagens, nämlich das sog. Zugkraftdiagramm, hier allerdings insofern vereinfacht, als die Übersetzungsverluste vernachlässigt sind. Die verfügbare Vortriebskraft dient zur Überwindung der einzelnen Fahrwiderstände, bei niedriger Geschwindigkeit – wo der Luftwiderstand eine untergeordnete Rolle spielt – hauptsächlich für die Reserve in der Steigung und beim Beschleunigen. Das Wagengewicht spielt in beiden Fällen eine entscheidende Rolle, weshalb unser Schaubild nicht die reinen Vortriebskräfte wiedergibt, sondern die Vortriebskraft pro Tonne Fahrzeuggewicht (bezogen auf das Katalog-Leergewicht). Dieserart sind echtere Vergleiche für das absolute Beschleunigungs- und Bergsteigevermögen möglich. Gleichzeitig ist der durchschnittliche Kraftbedarf eines 1000 kg schweren Wagens eingetragen (Kurven von links unten nach rechts oben ansteigend), und zwar für die Ebene und für einzelne Steigungen. 10% Steigung sind dabei jeweils ungefähr einer Beschleunigung von 1 m/sec² gleichzusetzen. Diesen letzteren Kurven kommt jedoch lediglich theoretische Bedeutung zu, um den ungefähren Verlauf der Fahrwiderstände aufzuzeigen. Echte Rückschlüsse auf die maximale Bergsteigefähigkeit lassen sie nicht zu, weil weder die Triebwerksverluste berücksichtigt sind noch das hierfür ausschlaggebende zulässige Gesamtgewicht. Die Bergsteigefähigkeit lt. Diagramm muß also wesentlich höher liegen als das tatsächliche Bergsteigevermögen, wie es in den Prospekten erscheint (leider ohne Angaben der zugehörigen Geschwindigkeit!).

Vergleichbar sind indessen die Vortriebskräfte der drei Fahrzeuge unter sich. Betrachten wir zunächst den obersten (in allen drei Fällen „direkten") Gang. Das schnellste Fahrzeug (III) ist Fahrzeug II oberhalb 118 km/st, dem Fahrzeug I erst ab 132 km/st überlegen. Die Drehmomentreserve des letzteren ist unterhalb dieser Grenzgeschwindigkeit gewaltig, zeigt sich doch, daß dieser Wagen selbst im direkten Gang mehr Durchzug aufweist als Fahrzeug III im dritten Gang, allerdings unter Verzicht auf 12 km/st Spitzengeschwindigkeit und mit einem um 67% größeren Motor. Der dritte Gang von Wagen II ist zudem bei 112 km/st „am Ende". Bei 30 km/st im direkten Gang hat Wagen I 183 kg, Wagen II nur 127 kg und schließlich Wagen III noch 108 kg Zugkraft (je Tonne Wagengewicht) zur Verfügung, woraus die große Beschleunigungsreserve von Wagen I resultiert und sich leicht erklären läßt, wieso man dort seltener zurückschalten muß. Nur Wagen II läge bei 30 km/st im dritten Gang besser, wenn auch nur geringfügig (206 gegen 183 kg/to). Selbst im zweiten Gang (zweimaliges Zurückschalten!) muß Wagen III dem Wagen I im zweiten Gang (einmaliges Zurückschalten) unterlegen sein: Seine Vortriebskraft bei 15 km/st beträgt 243 kg/to, bei Wagen I jedoch 293 kg/to; die entsprechenden Gänge reichen bis knapp über 70 km/st (III) bzw. über 80 km/st (I). Wagen II nimmt hier eine Mittelstellung ein – Überlegenheit bis 53 km/st, dann ebenso klare Unterlegenheit. Die Überlegenheit ist besonders zwischen 20 und 45 km/st deutlich, aber freilich auch nur infolge des zweimaligen Zurückschaltens. Im ersten Gang ist das Bild ähnlich: Wagen I besser als Wagen III, Wagen II bis etwa 30 km/st besser als Wagen I. Zwecks Erreichen bester Anfangsbeschleunigung müßte Motor II auf 3000 Touren (größte Vortriebskraft) gebracht werden; der Kupplungsvorgang wäre bei 22 km/st abgeschlossen. Wagen I käme dagegen mit 1200 U/min aus, und der Kupplungsvorgang wäre schon bei 12,5 km/st (Schonung der Beläge) beendet – ein weiterer Gesichtspunkt für die Verlegung des Drehmomentmaximums in die unteren Drehzahlen.

Nun soll hier nicht einseitig für diese Tendenz plädiert werden, denn schließlich gehen die Anschauungen auseinander. Der Liebhaber des sportlichen Fahrzeugs wird auf hohe Leistungsausbeute des Motors selbst auf Kosten eventuell geringerer Lebensdauer und gewisser Empfindlichkeit der Maschine mehr Wert legen als auf die Annehmlichkeit, weniger oft schalten zu müssen. Andererseits muß man auch Verständnis für jene Fahrer und Wagenbesitzer haben, denen an absoluter Höchstgeschwindigkeit weniger gelegen ist als an höchster Fahrbequemlichkeit. Nachdem die Spitzengeschwindigkeit selbst auf manchen Autobahn-Abschnitten nicht immer zu fahren und mit viel Ärger über „Trautchen" und Linksfahrer verbunden ist bzw. täglich risikovoller wird, ist die Tendenz, die Motorleistung eher für Beschleunigung und Bergsteigevermögen in den oberen Gängen als für hohe Spitze auszunützen, nicht von der Hand zu weisen, wenigstens was die Zukunft anbelangt. Die Hubraumbesteuerung ist in dieser Hinsicht freilich ein großes Hindernis, denn sie hemmt die Tendenz zum großen Drehmoment (fordert also Inkaufnahme hoher Verdichtung und großer Motorbelastung).

Ohne das Glatteis der Prophetie zu betreten, sollte in vorstehenden Ausführungen gezeigt werden, welche Bedeutung neben der Motorleistung dem Motordrehmoment zukommt. Es ist kein Wunder, wenn dieses heute in den technischen Daten aufgeführt wird und in gewissem Sinne sogar aufschlußreicher ist als die Motorleistung. Auf jeden Fall ist es mehr als ein Schlagwort für Benzingespräche. *bk*

„Hab die Anzahlung für das Radio noch nicht zusammen, Herr Wachtmeister . . . solang muß eben meine Frau singen!"

Wir sind immer gegen den Strom geschwommen . . .

Enzo Ferraris Ansichten über Reglements, Wert der Rennen und Sportpolitik

Zu einem Zeitpunkt, der durch eine mehr als unklare Lage im Automobilsport gekennzeichnet ist, legten wir Enzo Ferrari 20 Fragen vor. Zu Beginn der neuen Sportsaison hat Enzo Ferrari als einziger Konstrukteur in der Welt seinen Entschluß bekanntgegeben, an allen internationalen Rennen teilzunehmen, die für die Weltmeisterschaft und für die Markenweltmeisterschaft zählen, und ebenso an den wichtigsten Veranstaltungen für Gran-Turismo-Wagen.

Enzo Ferrari ist überdies der einzige Konstrukteur, der schon im Januar in der Lage war, auf allen Gebieten mit gut vorbereiteten Fahrern und Maschinen anzutreten, und dessen Mannschaft berechtigte Aussichten auf Erfolge hat. Das ist von Bedeutung, weil die Antworten Enzo Ferraris auf unsere Fragen von einem Mann kommen, der ruhig abwägend beizeiten alles vorbereitet und seine organisatorischen und konstruktiven Pläne abgeschlossen hat. Er ist auf allen Gebieten gerüstet, so daß seine Antworten nicht von einem Augenblicksopportunismus diktiert werden, sondern von seiner unvergleichlichen Erfahrung und seiner sehr umfassenden Sicht der vielseitigen Probleme unseres Sports und seiner Auswirkungen. Die Antworten Enzo Ferraris ergeben ein sehr klares Bild seiner Auffassung, die alle Bedürfnisse und Forderungen umfaßt und deshalb besonders aktuell und interessant ist.

Frage: Glauben Sie, daß die Formel 1 1958 durch die Einführung des Einheitstreibstoffes*) weiterhin eine technische Bedeutung besitzt, oder ist sie überholt und hat ihre Aufgabe erfüllt? Wie lange, glauben Sie, soll man diese Formel beibehalten?

Antwort: Die Verwendung von Einheitsbenzin verleiht der Formel 1 ein bedeutendes technisches Interesse. Ich glaube, daß die bestehenden Streckenrekorde übertroffen werden und damit die Berechtigung dieser Formel erwiesen wird.

Frage: Was denken Sie über die Formel 2?

Antwort: Es handelt sich um eine interessante Formel, die man, auch im Hinblick auf die Heranbildung neuer Fahrer, im Auge behalten muß.

Frage: Glauben Sie, daß die Formel 2 in absehbarer Zeit zur Formel 1 aufrückt? Oder glauben Sie, daß sie der Formel 1 allzu ähnlich ist und deshalb weder neue technische Fragen aufwirft noch neue Anregungen gibt?

Antwort: Wenn die Formel 2-Wagen, die sehr leicht und sehr stark sein müssen, in den kommenden 2 bis 3 Jahren die Zeiten der Formel 1-Wagen erreichen, so ist dies ein solcher Fortschritt, daß zwangsläufig eine Einschränkung und Neuorientierung sich daraus ergeben wird.

Frage: Glauben Sie, daß es aus technischen Gründen noch Sinn hat, auch weiterhin Grands Prix für Monoposto-Rennwagen zu veranstalten, oder wäre es nicht zweckmäßiger, eine grundsätzlich neue Rennformel auszuarbeiten?

Antwort: Die Menge bevorzugt vor allem den Monoposto-Rennwagen. Es erscheint mir zu riskant, heute auf die Grands Prix zu verzichten, solange man nicht neue technische und sportliche Voraussetzungen geschaffen hat, die sich tatsächlich verwirklichen lassen und auch von finanziellen Realitäten nicht zu weit entfernt sind.

Frage: Welches wäre nach Ihrer Auffassung eine ideale neue Rennformel?

Antwort: Davon abgesehen, daß es meines Erachtens keinen idealen Rennwagen gibt, habe ich als Konstrukteur Interesse für jede neue Formel, vorausgesetzt, daß sie nicht so sehr vereinfacht ist, daß sie übertriebene finanzielle Anforderungen stellt, die für mich unerfüllbar sind.

Was halten Sie von den Vorschlägen des Professor Dr. Nallinger? Wie denken Sie über eine mögliche Gewichts-Formel?

Antwort: Ich kenne diese Vorschläge nicht genau und kann mich deshalb nicht dazu äußern. Eine Gewichtsformel ist jedenfalls stets sehr interessant, jedoch ist ihre Kostspieligkeit ebenso offensichtlich, wie ihre Formulierung einfach ist.

Frage: Würde Ihre Firma sich an Rennen beteiligen, wenn eine solche Formel eingeführt werden würde?

Antwort: Ich wiederhole: wenn ich über genügend finanzielle Mittel dafür verfüge, bestimmt ja!

Frage: Was halten Sie von der Einspritzung und von Scheibenbremsen? Warum hat Ihre Firma bisher derartige Entwicklungen noch nicht in Rennen erprobt?

Antwort: Die Einspritzung kommt aus Deutschland und die Scheibenbremse aus England. Beide sind bisher noch nicht in Maranello angekommen . . .

Frage: Es ist viel über eine Junioren-Formel gesprochen worden, also über einen Formelwagen, der jungen Fahrern erlauben soll, mit Monoposto-Rennwagen geringen Preises Rennen zu bestreiten. Sind Sie der Ansicht, daß man eine solche Formel entwickeln sollte?

Antwort: Ich halte es für zweckmäßig, wenn zur Heranbildung junger Fahrer auf Rennbahnen und kleineren Rundstrecken häufig kurze Rennen veranstaltet werden, die künftigen Rennfahrern auf Monoposto-Wagen von beliebigem Hubraum und sehr geringem Preis vorbehalten sind.

Frage: Glauben Sie, daß eine wohldurchdachte Junioren-Formel die Schulung und die Entdeckung von neuen Rennfahrern erleichtern könnte?

Antwort: Zu dieser Frage habe ich schon mit meiner vorangegangenen Antwort positiv Stellung genommen.

Frage: Sollte eine etwaige Junioren-Formel nur nationalen Charakter haben, oder sollte sie auch international ausgetragen werden?

Antwort: Internationale Rennen, Formeln und Meisterschaften gibt es m. E. heute schon mehr als genug.

Frage: Wie stellt sich Ihre Firma zur Hubraumbeschränkung der Sportwagen auf 3 Liter für die internationale Marken-Weltmeisterschaft?

Antwort: Vor 5 Jahren schlugen wir aus technischen, sportlichen und wirtschaftlichen Er-

*) Von 1958 an ist für die Grand Prix-Rennwagen Flugbenzin mit OZ 100 vorgeschrieben.

wägungen die Beschränkung auf 2500 ccm vor. In diesem Jahr setzten wir uns für ein Hubvolumen zwischen 1500 und 2000 ccm ein. Alles umsonst! So werden wir eben mit Dreiliterwagen mit 300 PS ins Rennen gehen.

Frage: Wie stellt sich Ihr Haus zur Hubraumbeschränkung auf 1500 ccm für die Europa-Bergmeisterschaft?

Antwort: Es fehlen mir die Unterlagen, um die Zweckmäßigkeit dieser Maßnahme bestätigen zu können.

Frage: Wie denken Sie über die vorgeschlagene Verkürzung der Grand Prix-Rennen und der Sportwagen-Weltmeisterschaftsläufe, sowohl vom technischen wie vom sportlichen Standpunkt aus?

Antwort: Bei den Grands Prix der Formel 1 halte ich die Verkürzung für zweckmäßig, dagegen ist bei den Sportwagen der Wert eines 650 km-Rennens gegen die mehr als 4000 km von Le Mans recht zweifelhaft.

Frage: Glauben Sie, daß das jetzige Sportwagen-Reglement nunmehr in Ordnung ist und einen Sinn hat, oder ist es noch weit entfernt von der Realität und sollte nochmals umgearbeitet werden?

Antwort: Das derzeitige Reglement genügt nicht, um die Ursprünglichkeit der Sportwagen zu gewährleisten.

Frage: Was halten Sie vom Gran Turismo-Reglement? Erscheint es Ihnen sinnvoll oder muß es noch abgeändert werden?

Antwort: Man muß es vereinheitlichen und jegliche Abänderung der in den Homologationsblättern angegebenen Merkmale unterbinden, wenn man nicht Gefahr laufen will, daß ein Abklatsch der Sportwagenkategorie daraus entsteht.

Frage: Was halten Sie von einer Gran Turismo-Weltmeisterschaft oder wenigstens einer Europameisterschaft? Welche Art Rennen und welche Distanzen halten Sie für diese Meisterschaften für angebracht?

Antwort: Eine Gran Turismo-Weltmeisterschaft wäre eine ausgezeichnete Einrichtung, vorausgesetzt, daß das Reglement eindeutig und sehr scharf ist, daß sehr schwere Rennstrecken gewählt werden und zuvor eine einwandfreie Einteilung der zugelassenen Fahrzeuge vorgenommen wird.

Frage: Womit können die nationalen und internationalen Organe die technischen und sportlichen Belange des Automobil-Sports und seine ethischen Werte schützen und wahren?

Antwort: Zum richtigen Zeitpunkt mit der nötigen Klarheit handeln, um das schon lange verlorene Ansehen wieder zu gewinnen.

Frage: Glauben Sie, daß die Teilnahme an Rennen heute noch zu technischen Erkenntnissen führt, die auch jenen Firmen dienen können, die an diesen Rennen nicht mehr teilnehmen?

Antwort: Ich bin von dem technischen Wert der meisten Rennen überzeugt, da sie eine unvergleichliche und unersetzliche Prüfung darstellen.

Alle Automobil- und ebenso die Zubehörfirmen verwerten die Erkenntnisse der Rennen, auch wenn es nicht offen in Erscheinung tritt.

Frage: Glauben Sie, daß im Hinblick auf den europäischen Markt und die neueste Entwicklung im Welthandel die Automobil-Rennen noch eine Bedeutung für die Exportpolitik und für die Propaganda der nationalen Industrien besitzen?

Antwort: Ich habe immer die Ansicht vertreten, daß Siege, vor allem im Ausland, dem Ansehen der gesamten Industrie des betreffenden Landes dienlich sind.

*

Außerordentlich interessant sind die Ausführungen Enzo Ferraris über die technisch-sportliche Funktion der derzeitigen Formeln 1 und 2, vor allem aber seine Entschlossenheit, auch weiterhin Rennen zu fahren, ganz gleich, welche Formel von der FIA vorgeschlagen würde. Seine angebliche Unkenntnis der Vorschläge Professor Nallingers hat ein wenig diplomatischen Charakter, während seine Antwort bezüglich der Scheibenbremse und der Einspritzung an George Bernard Shaw erinnert!

Sehr bezeichnend und eindeutig sind seine Ausführungen über die Herabsetzung des Hubraumes, weshalb sie ganz besonders die Beachtung der dafür zuständigen verantwortlichen Stellen verdienen.

Wir sind erfreut, daß Ferrari den Vorschlag der Schaffung einer Weltmeisterschaft für Gran Turismo-Wagen ebenso unterstützt wie die Forderung, daß man hierfür nur schwere und wirklich überzeugende Rennen auswählen und auch die Wagen nach streng rationellen und objektiven Gesichtspunkten homologieren soll.

Die letzten drei Antworten Enzo Ferraris schließen in ihrer klassischen Synthese das ganze Wesen des Rennsportes ein. Sie zeigen den Verantwortlichen den Weg, den sie zu gehen haben, und sind eine Ermahnung für alle diejenigen, die als Politiker, Unternehmer oder sonst Interessierte oft tun, als ob sie nicht wüßten oder sich nicht daran erinnern könnten, was seit über einem halben Jahrhundert dieser Sport erbracht und bewiesen hat.

Zum Schluß noch ein Auszug aus einem Vortrag Enzo Ferraris, den er kürzlich anläßlich der alljährlichen Ehrung seiner Rennfahrer gehalten hat:

„Wir werden auch weiterhin Rennen fahren. Unsere Beteiligung wird jedoch von qualitativen und nicht von quantitativen Gesichtspunkten bestimmt sein. Auf jeden Fall müssen wir heute, nach den Erfolgen, die unsere Gran Turismo-Wagen erzielt haben, dafür sorgen, daß die Existenz unserer 300 Mitarbeiter gesichert bleibt. Deshalb haben wir ein Produktionsprogramm aufgestellt, das ihnen eine sichere Zukunft bieten wird. Es zeigt sich jetzt, daß die Siege von Gendebien in der Giro di Sicilia, in der Mille Miglia, bei den 12 Stunden von Reims und sein überragender Sieg in der Tour de France nicht die Erfolge einer bis an die Grenze beanspruchten Mechanik waren, sondern die Bewährungsprobe einer kleinen Serienfabrikation. Diese Siege sind die Erfolge einer ganzen Fabrik, die im Fahrer das Mittel gefunden hat, die überragende Qualität ihrer Erzeugung zu beweisen.

Wir werden auch an den Rennen der Formel 1 teilnehmen. Schon vor Monza 1957 hatten wir empfunden, daß es notwendig ist, unser Rennwagen-Programm zu überprüfen. Die Monoposto ähneln den Schönheitsköniginnen: sie verblühen sehr rasch. Mitunter gelingt es nicht einmal, die Fahrten zu beenden, durch die sie zu ihrer Würde erhoben werden sollen. Was sollten wir tun in Hinblick auf die internationalen Formeln, die nun um drei Jahre verlängert wurden? Wir mußten zwangsläufig neue Wagen bauen.

Wir haben die Formel 2. Sie ist sehr interessant, und wir haben uns vorgenommen, ein Versuchsmodell vorzubereiten, das uns auch gestattet, aussichtsreiche junge Fahrer, die Meister werden wollen, auf einem Wagen geringerer Leistung im Rennen zu prüfen.

Die Weltmeisterschaftsläufe der Sportwagen sind sehr teure Rennen, weil die Überführungen lange Reisen nach Nord- und Südamerika, nach England und in andere Länder notwendig machen, die sehr viel Geld kosten. Wir werden dennoch im Rahmen unserer Möglichkeiten auch diese Opfer bringen, weil wir nicht fehlen wollen, wenn es gilt, einen Titel zu erringen, der die Arbeit einer ganzen Fabrik und außerdem das Können eines Fahrers krönt.

In bezug auf die Fahrer haben wir keine Absichten, irgendwelche Veränderungen vorzunehmen. Unsere jetzigen Fahrer werden auch in der kommenden Saison für uns fahren; es gibt keine Neuerungen. Wir haben ihnen unser vollstes Vertrauen bestätigt, genauso, wie sie Vertrauen zu uns hatten, auch als unsere Maschinen noch scharfe Diskussionen rechtfertigten. Ich halte dies für einen Beweis gegenseitiger Wertschätzung, der von wesentlicher, ja grundlegender Bedeutung ist.

Was die Straßenrennen betrifft, müssen wir notwendigerweise bestätigen, daß wir uns aus gefühlsmäßigen Gründen daran nicht beteiligen können. Wir können heute noch nicht sagen, weshalb wir das nicht tun werden. Gleichzeitig wollen wir aber darauf hinweisen, daß gerade die Straßenrennen die italienischen Rennwagen und die italienische Technik entwickelt haben; die Straßenrennen haben die italienische Industrie geschaffen. Alle Autofabriken haben aus diesen Straßenrennen gelernt, besonders aus der Mille Miglia, und niemand wird bestreiten wollen, daß es gerade die Straßen der Mille Miglia mit ihren unebenen Bahnübergängen, mit ihren Kurven, die erkannt sein wollten, die nicht immer die richtige Überhöhung hatten, daß es all jene fast unsinnigen Schwierigkeiten waren, die die heutige italienische Automobiltechnik geschaffen haben.

Wir wollen hoffen, daß die Schwierigkeiten, die uns heute verbieten, an Straßenrennen teilzunehmen, eines Tages beseitigt werden. Zu behaupten, daß die Straßenrennen heute keine Daseinsberechtigung mehr hätten, ist unserer Ansicht nach eine Sinnlosigkeit. Wenn wir berücksichtigen, daß diese Straßenrennen jenen Typ des Gran Turismo-Wagens geschaffen haben, auf den viele Veranstalter für ihre großen künftigen Rennen sich stützen werden, müssen wir uns auch bewußt sein, daß die 24 Stunden von Le Mans, die 12 Stunden von Reims und sehr viele andere Rennen gar nicht denkbar wären, wenn wir nicht die Giro di Sicilia, die Mille Miglia, die Carrera Panamericana und andere ähnliche Rennen gehabt hätten.

Wenn unser Leben wirklich sein soll wie ein Fluß, der in die Unendlichkeit des Meeres mündet, so ist für uns gewiß, daß wir stets gegen den Strom geschwommen sind. Wir sind immer gegen den Strom geschwommen, weil wir stets unbeirrt nach den diamantklaren Quellen des Sports strebten, nach jenem Sport, der auch heute noch alle vorhandenen Hoffnungen unseres Lebens in sich birgt."

Giovanni Lurani

Der Niederrhein

Diejenige Ecke Deutschlands, die zwischen dem Autobahnknie bei Bottrop und der niederländischen Grenze liegt, wird zu Unrecht vom Reiseverkehr vernachlässigt. Wenn es hier auch nichts zu sehen gibt, was auf deutsche Verhältnisse bezogen drei Sternchen verdiente, so ist doch schon das Landschaftsbild selbst ein Grund, um einmal hierherzufahren. Und da eignet sich gerade die Zeit, in der das Schilf seine grünen Spitzen aus den Altwassern schiebt, die Haselsträucher sich mit gelben Troddeln und rubinroten Blüten bestecken und der Westwind die ersten Schäfchenwölkchen über das Land treibt. Denn dann sitzen die grünschnäbligen Teichhühner schon fest auf den Gelegen, die große Reisezeit geht an.

Die Geographen bezeichnen als Niederrhein den Rheinabschnitt, der zwischen Bonn und der niederländischen Grenze liegt. Landschaftlich gesehen beginnt der Niederrhein aber erst unterhalb von Hamborn.

Obwohl das Land am Niederrhein einen Teil der großen nordeuropäischen Tiefebene darstellt, ist es reich an Kontrasten. Hier hat der Abendhimmel den gleichen leuchtenden Goldgrund wie der Ursulaschrein zu Brügge; und am nächsten Tag finden wir dasselbe Schmuddelwetter wie in Antwerpen. Am Niederrhein werden die Tulpen genau wie bei Haarlem auf Feldern gezogen, und zwischen Kleve und Goch begegnet man den gleichen schwerfälligen zweirädrigen Pferdekarren wie drüben auf den Straßen Flanderns. Die Luft riecht in den Wisseler Dünen nach Nordseetang; auf den Weiden am Millinger Meer steht das gleiche schwarzbunte Vieh wie auf den Marschen Zuidhollands, auf den Koppeln längs der Rheinschlingen derselbe schwere Pferdeschlag, wie man ihn allenthalben in Brabant zu sehen bekommt. Im Reichswald liegen dieselben Sandheiden und die gleichen Kiefernanpflanzungen wie im Gelderland. Die Wasserburgen am Niederrhein werden genauso von stillen Gräben umgeben wie diejenigen zwischen Rijn und Ijssel; die Deiche zwischen dem Rhein und der Kalflach sind die gleichen wie am Lek und Waal, und die langschäftigen Pappeln längs der Wege sehen denen Hainauts zum Verwechseln ähnlich.

Daraus folgt, daß der Niederrhein landschaftlich gesehen mehr den Niederlanden und Belgien gleicht als den angrenzenden Gebieten der deutschen Bundesrepublik. Bindungen an Frankreich und Beziehungen zu Holland taten ein übriges, diesem Stück Land eine westliche Prägung zu geben.

Da sich das niederrheinische Gebiet wie ein Keil in die Niederlande hineinschiebt, fehlt den Städten auf der deutschen Seite das Hinterland. Deshalb ziehen überall Omnibuslinien und Straßenbahnen kreuz und quer über die Grenze. Über dem Ganzen aber hängt ein Himmel, der nicht nur weich und hoch, sondern auch strahlend und blauseidig in einem ist.

Als erste empfanden die Düsseldorfer Maler den Zauber der niederrheinischen Landschaft. Sie sahen, daß die Erlengehölze hier niedergekämmt und leewärts gedrückt vor einem silbrigen Horizont standen; sie malten die einfachen weißgetünchten Städtchen, an denen eigentlich gar nichts Aufregendes war, allein um des Farbenspieles willen. Sie setzten das Spiel der kräftigen Regenwolken mit den ausgelöschten Schatten auf der Erde und den silbern eingefaßten Lichtdurchbrüchen am Himmel in Farben um; sie fühlten die ganze Zartheit des Frühlings und brauchten dazu nichts als einen Erlenzweig mit aufbrechenden Kätzchen und etwas verwaschenes Pastell als Hintergrund. Sie ließen Strom und Himmel in Lichtglanz ineinanderfließen; sie malten die Kohlfelder in Grünviolett, die Bauernhöfe in Blau und das still vorbeitreibende Wasser in Braun – und es wurde doch eine Landschaft von eigenartigem Reiz daraus.

Der Niederrhein hat touristisch gesehen eigentlich nur einen Fehler: an den Strom selbst, der bei Emmerich fast einen Kilometer breit ist, kann man nur auf Nebenwegen zweiter und dritter Güte heranfahren.

Außer der Bundesstraße 8 zwischen Wesel und Haltern auf der rechten Rheinseite und der B 57 zwischen Marienbaum und Kleve auf linksrheinischem Gebiet lohnen am Niederrhein besonders zwei Ecken: das Dreieck Kleve–Goch–Kranenburg–Kleve mit dem Reichswald als Kernstück, und alle Wege, die innerhalb der Orte Marienbaum–Uedem–Kevelaer–Geldern–Issum–Alpen–Xanten und Marienbaum liegen.

Wenn Sie aber schon einmal hier am Niederrhein sind, dann sollten Sie auch gleich die Doppelschleife Kevelaer–Straelen–Geldern–Kevelaer und auf der anderen Seite des Rheines den Forst Wesel mit in diese Fahrt einbeziehen, der zwischen Wesel und Rüster Mark durch die B 58, zwischen Rüster Mark und Raesfeld durch die B 224, und zwischen Raesfeld und Wesel durch die B 70 begrenzt wird. Dazu kämen dann noch links der Lippe der Gartroper Busch und der Hünxer Wald. Hier fährt man am besten auf folgendem Wege: Wesel–Dinslaken–Burckhausen–Hünxe–Gahlen–Dorsten–Kirchhellen–Hünxe–Bucholtwelmen–Wesel.

Wenn Sie das alles auf einer einzigen Fahrt sehen wollen, brauchen Sie vier bis fünf Tage. Diese Fahrt kann man ohne weiteres auch auf das Doppelte ausdehnen. Und sind Sie hier erst einmal richtig auf den Geschmack gekommen, so werden Sie auch vierzehn Tage bleiben.

Auch über das Wochenende kann man natürlich an den Niederrhein fahren. In diesem Falle würden wir Ihnen zu folgender Streckenführung raten: Autobahnausfahrt Bottrop – Kirchhellen – Hünxe – Wesel-Schermbeck – Rüster Mark – Raesfeld – Borken. Hier übernachten Sie ausgezeichnet im Hotel Niehaus. Dort gibt es echtes Pilsner vom Faß und einen westfälischen Schinken in Burgunder, der auf der Zunge zergeht. Auch mit dem Zimmer kann man genau wie mit den Preisen mehr als zufrieden sein.

Am nächsten Tage fahren Sie dann nach Raesfeld zurück, biegen hier rechts ab und fahren nach Wesel hinein. Die Umleitung ist gut bezeichnet, auf der B 8 geht es wieder heraus und schließlich über Rees nach Emmerich. Hier müssen Sie auf die Fähre, denn die letzte Straßenbrücke über den Rhein ist bei Wesel. Die Auszeichnung zum Hafen ist miserabel; gleich nach dem Bahnhof müssen Sie sich links halten – aber ein Schild haben wir nicht entdecken können.

Im Hafen herrscht reger Zollbetrieb und die ankernden Seeschiffe lassen darauf schließen, daß das offene Meer nicht mehr weit sein kann. Die Überfahrt geht verhältnismäßig rasch. Man ist hier auch auf starken Verkehr gut eingespielt. Linksrheinisch fahren Sie dann folgenden Bogen: Kleve – Kranenburg – Goch – Kevelaer (Kirche)–Geldern (Schloßhag)–Kapellen–Sonsbeck–Xanten (Dom und Castra vetera)–Rheinberg–Rheinkamp. Am Straßenkreuz hinter Moers biegen Sie links ab, fahren durch Homberg durch, dann über die Rheinbrücke, in Duisburg erst rechts ab, und hinter dem Hafenbecken (größter Binnenhafen Europas) links der Rühr entlang (Beschilderung gut), über das Straßenkreuz und dann zur Autobahn.

Am Niederrhein haben die Städte ihr altes Gesicht größtenteils erhalten und sind im Gegensatz zum benachbarten Kohlegebiet nicht zu Industriegiganten zusammengewachsen. Wesel, Rees, Emmerich, Xanten, Kalkar, Geldern, Goch, Kleve und Kevelaer sind ihrem äußeren Gepräge nach Kleinstädte geblieben. Darüber täuschen auch die modernen Bauten nicht hinweg, die man dort gelegentlich sieht. Die Giebel der Häuser stehen oft zur Straße, und das ganze Leben spielt sich erheblich ruhiger als jenseits der Kohlenbarriere ab, die zwischen der Lippe- und der Ruhrmündung auf linksrheinisches Gebiet hinüberzieht.

Die Windmühlen am Niederrhein sind holländischer Import. Da der Rhein an der deutsch-holländischen Grenze nur 11 m über dem Amsterdamer Nullpegelstand liegt und das Gefälle der Flüsse zum Betreiben von Wassermühlen nicht mehr ausreicht, andererseits der Rhein seit Jahrhunderten das Bindeglied zwischen Holland und Deutschland darstellt, übernahm man von dort die Windmühlen. Die

Das, was das große Erlebnis am Niederrhein ausmacht, ist die Ruhe.
Still treibt das graubraune Wasser vorbei, dreht hinter den Buhneneinbauten in kleinen Wirbeln
und die Wellen schwappen mit kurzem Klatschen an den schwarzen Basalt der Böschung.
Schiffchen sind hier schon vor 1000 Jahren gefahren.
Ihre Form und die Art des Antriebes hat sich gewandelt – die Ruhe der Bewegung ist geblieben.
Wenn der Wind durch die Weiden an seinem Ufer streicht,
so bewegt sich wohl das Laub, aber es raschelt nicht.
Und ehe der Mann am Ruder dem Schiffsjungen auf seine Frage nach dem Turm dort drüben antwortet,
haben die weißen Kilometersteine am Damm schon zweimal gewechselt.
Selbst die Spitze auf den Kohlenprähmen scheinen davon angesteckt:
Sie kläffen nicht, sondern stehen breitbeinig auf den Abdeckplanken und halten die Nase in den Wind.
Foto: Windstosser

Kennzeichen der Windmühlen des Hollandtyps ist der feste gemauerte Unterbau und die Lagerung der Flügelwelle in einer drehbaren Haube. Im Gegensatz dazu verwendet die deutsche Bauweise, die sogenannte Bockmühle, nur Holz. Bei ihr wird das ganze Mühlenhaus mit den Flügeln mittels des Sterzes, eines starken Balkens, gegen den Wind gedreht.

Wenn Sie am Niederrhein über genügend Zeit verfügen, lohnt sich ein Abstecher zum Wildpferdgehege des Herzogs von Croy bei Dülmen. Von Borken aus sind das nur 21 km auf guter Straße. Von Rüster Mark aus fährt man auf folgendem Wege: Rüster Mark–Wienbecker Mühle–Lembuck–Klein Reken–Lochtrup–Merfeld. Hier biegen Sie links in Richtung Borken ab. Nach etwa 6 km kommen Sie links an ein Waldstück, vor dem ein mit einer Barriere abgesperrter Waldweg abgeht. Hier müssen Sie halten und noch etwa 20 Minuten zu Fuß in das Merfelder Bruch hineingehen. Offiziell ist die Besichtigung zwar nur sonntags gestattet, aber als wir an einem Wochentag dort waren, hat uns kein Mensch aufgehalten.

Die Wildpferde bleiben hier das ganze Jahr in freier Wildbahn, und jedes Frühjahr werden so an die 20 Junghengste herausgefangen und versteigert. Das Merfelder Wildpferd unterscheidet sich wesentlich vom Tarpan, dessen Zucht sich der Hellabrunner Zoo in München angenommen hat. Während der Tarpan eine aufrechtstehende kurze Bürstenmähne besitzt, trägt das Merfelder Wildpferd eine lange Mähne wie das Haflinger Pferd. Auf unserer letzten Fahrt von der Münsterländer Bucht nach dem Niederrhein haben wir aber wiederholt auf den Koppeln Pferde vom Tarpantyp mit gelbbrauner Decke und dem dunklen Aalstrich auf dem Rücken gesehen. Eine Erklärung dafür wissen wir freilich nicht.

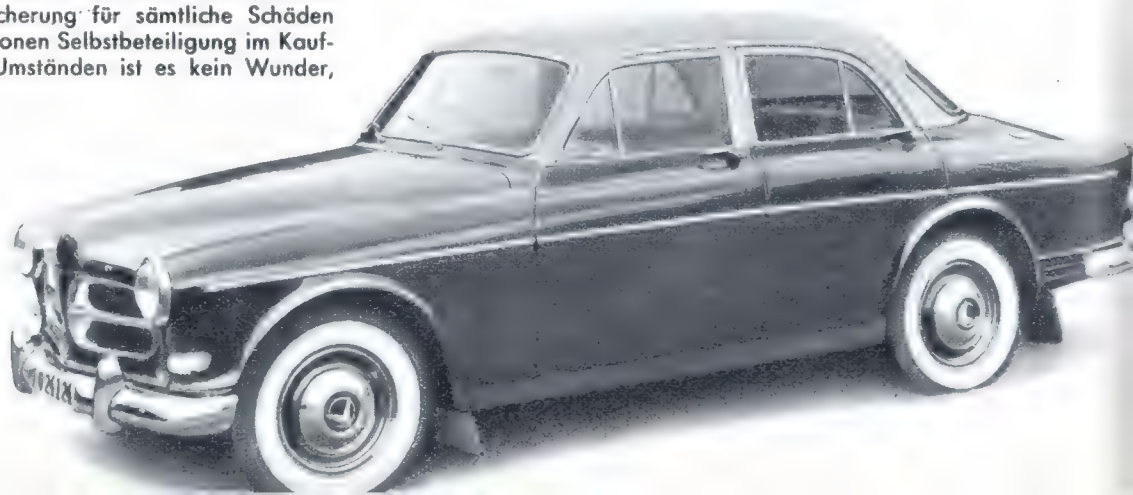
Wer am Niederrhein längere Zeit bleiben will, der sei auf Kleve verwiesen. Dieser Luftkurort gefiel uns einmal durch seine hübsche Lage, und zum anderen ist es eine Stadt von mehr als 30 000 Einwohnern, wo man auch am Abend genügend Abwechslung in sein Programm bringen kann. Die Hotels „Bollinger" und der „Europäische Hof" gefielen uns gut, und pro Bett und Nacht bezahlt man dort von 5 DM an aufwärts. Allerdings liegt Kleve nicht unmittelbar am Rhein. Vom Vorort Kellen führt aber über Griethausen eine Fahrstraße unmittelbar an den Strom (6 km).

Für eine Fahrt an den Niederrhein nimmt man am besten Blatt 8 der Deutschen Generalkarte und Band 8 der Baedekers-Shell-Autoführer mit.

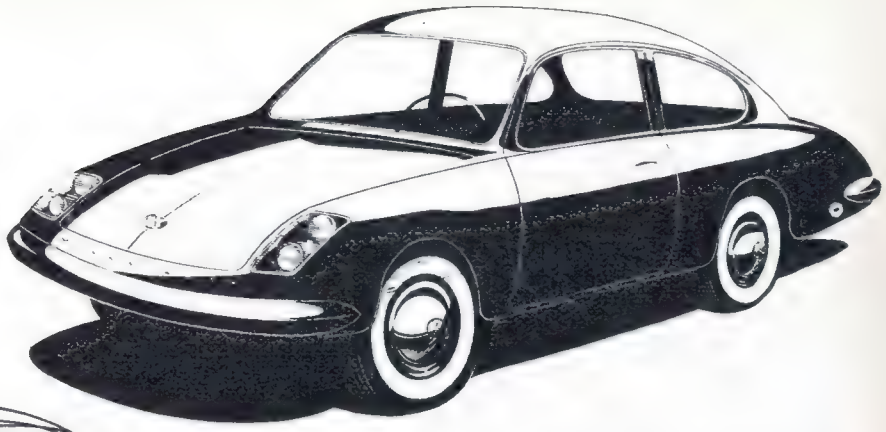
Ulrich Sempert

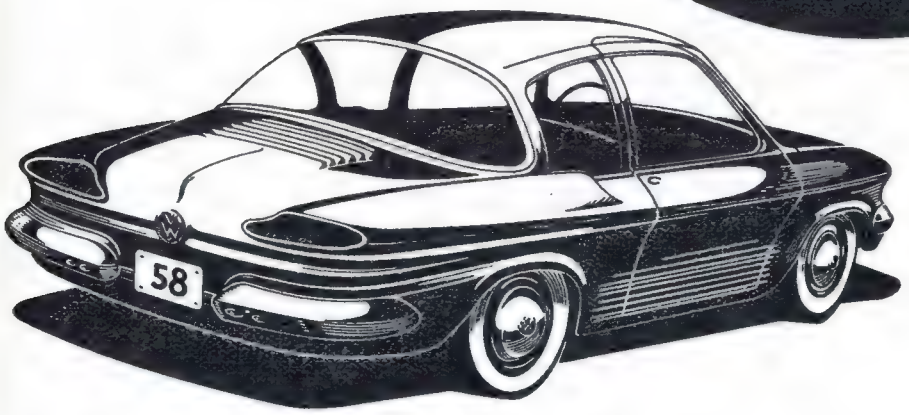
Des P 444 modernerer Bruder: Volvo Amazon

Die schwedische Automobilindustrie hat längst gezeigt, daß sie ernstgenommen werden muß. Schweden ist auf dem Wege, vom Importland zum bedeutenden Automobilexporteur zu werden. Man ist gelegentlich versucht, über das altmodische Aussehen des Saab 93 oder des Volvo P 444 – wir testeten ihn in Heft 3 – zu lächeln. Man übersieht aber dabei, daß man in Schweden diese Autos ebenfalls keineswegs für modern hält. Ins Auge springend modern ist aber auch der Volkswagen, der härteste Konkurrent auf dem schwedischen Automobilmarkt, keineswegs, und es sind allein wirtschaftliche Gründe für den Weiterbau der äußerlich veralteten Modelle verantwortlich. Volvo PV 444 und Saab 93 werden zu sehr niedrigen Preisen angeboten, beim Volvo P 444 kommt noch die sensationelle Tatsache hinzu, daß für jeden Wagen nicht nur fünf Jahre Garantie gegeben werden, sondern daß für ebenfalls fünf Jahre auch die Kraftfahrzeugsteuer und eine Kaskoversicherung für sämtliche Schäden außer Brand und Diebstahl mit 200 Kronen Selbstbeteiligung im Kaufpreis enthalten sind. Unter solchen Umständen ist es kein Wunder, daß man es in Schweden mit dem Kauf des teureren Volvo Amazon, der nicht zu so günstigen Bedingungen abgegeben wird, nicht so eilig hat. Der Amazon wurde bereits im Herbst 1956 der Öffentlichkeit vorgestellt und ging unlängst in Serienproduktion. Er ist mit den gleichen 1580 ccm-Motoren mit 60 und 85 PS lieferbar wie der PV 444 und ist bei fast gleichen Maßen für Radstand und Spurweite etwas niedriger und kürzer, aber trotzdem bedeutend geräumiger. Damit gibt es nun auch aus Schweden einen Wagen, der zwar nicht überwältigend modern, aber doch dem europäischen Standard durchaus angepaßt ist.



VW-Entwürfe aus USA





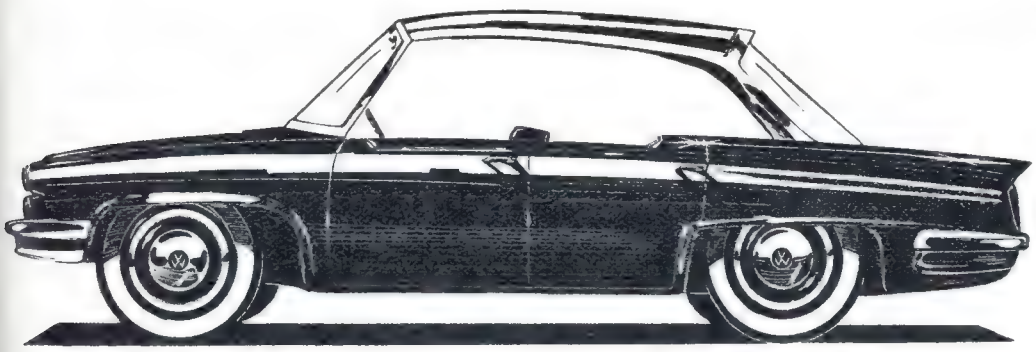
Oben: Hier wurde nicht amerikanisiert. Der Zeichner bemerkt dazu, er habe seine Karosserie schlicht und frei von modischen Elementen, die einen häufigen Wechsel erzwingen würden, halten wollen.

Links: Viel Platz und viel Fensterfläche. Mit solchen Dingen wird man im VW ja bisher nicht übermäßig verwöhnt. Was aber würde solch ein Auto kosten?

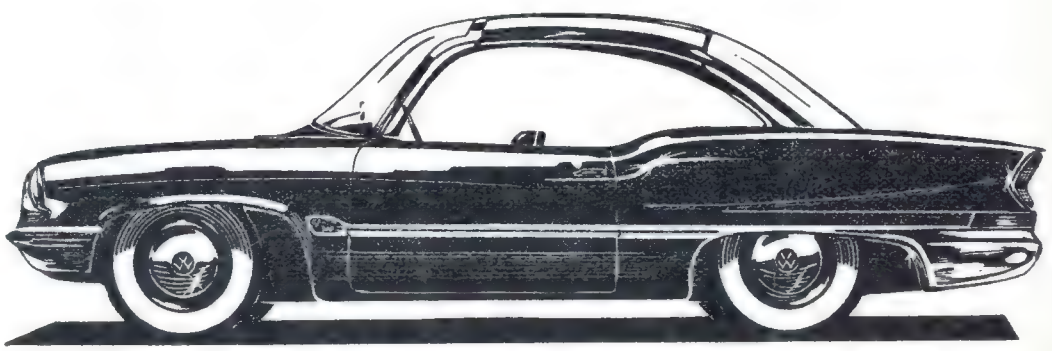
In USA heißt er ganz allgemein „the beetle", der Käfer. Eine solche Nachbildung der Natur hatten die Schöpfer der Volkswagenkarosserie allerdings in jenen längst vergangenen Zeiten nicht geplant. Man diente damals noch der Stromlinie. Bald danach kam es dann heraus, daß eine den praktischen Erfordernissen des viersitzigen Tourenwagens angepaßte verfälschte und verkürzte Stromlinie ebensowenig wert ist wie überhaupt keine. Die Karosseriebauer, die ihr auch in USA zunächst gehuldigt hatten, kehrten sich von ihr ab und wandten sich prosaischeren Gesichtspunkten zu. Große Fenster, Innenraum und Kopffreiheit, mehr Kofferraum ersetzten die aufwendige und räumliche Bescheidenheit erfordernde Stromlinie. Das Styling kam. Die Styler sind konziliant. Von Kühlschränken und Fernsehapparaten her sind sie schon gewohnt, daß sie sich an die Praxis halten müssen. Wir sind also in einer ganz anderen Epoche.

Und der VW-beetle, der bei alledem blieb, wie er war, ist mit hinübergekrochen. Er käfert munter unter all den styling-Geschöpfen herum. Nicht nur in Deutschland – da ist es ohnehin so eine Sache mit dem styling –, auch in Amerika. Die Amerikaner sind nämlich für alles zu haben. Styling ist fun, aber old fashioned streamline ist auch fun. Und wenn die Autos dann auch noch gut sind – warum nicht?

Respekt hat man freilich deswegen nicht vor dem old fashioning. Es ist keine Weltanschauung. Schließlich kauft man die Autos, man macht sie ja nicht. Man hat keine Sorgen mit abgeschriebenen Karosseriepressen, die als Schrott weniger Geld einbringen würden als jetzt, man braucht sich nicht über Aufwiegler zu ärgern, die das Volk unzufrieden machen wollen, und man wird nicht von Volksaktienplänen im Schlaf verfolgt. Man kann darum ruhig zeichnen und phantasieren. Die hier abgebildeten modernisierten Käfer entwarfen Leser von ROAD & TRACK, einer amerikanischen Zeitschrift für Motor-Enthusiasten. Auch bei uns gibt es ja genug Entwürfe und fertige Karosserien für den VW, schöne und häßliche. Nur in Wolfsburg nicht. Allenfalls im Panzerschrank.



Wie ein kleiner Chrysler: einmal viertürig, einmal zweitürig. Hoffentlich ist hinten genug Platz für den Motor!



Neuer Kleinwagen: Vespa 400

Daß man heute einen neuen Kleinwagentyp besonders kritisch betrachtet, ergibt sich aus der Typenvielfalt der kleinen Klassen; mit der schönen Floskel, der neue Typ fülle eine Lücke aus, kann man sich allenfalls lächerlich machen. So wird man auch die Ankündigung, daß die Vespa GmbH. – bisher Vespa Messerschmitt GmbH. – in Augsburg den in Frankreich produzierten Vespa 400 für den deutschen Markt zunächst importieren und später montieren soll, nicht mit allzuviel Enthusiasmus aufnehmen. Der Wagen wird sich einem harten Wettbewerb gegenübersehen, es wird nicht leicht sein, ein engmaschiges Kundendienstnetz mit jener Ausrüstung der Kundendienststellen zu schaffen, die für ein Auto nun einmal notwendig ist. Dazu hat der Wagen von vornherein mit einem dreifachen Handicap zu rechnen: Er ist nur ein Zweisitzer, er ist mit 3800–3900 DM überraschend teuer, und er ist – zumindest in der vorgestellten Form – mit einer französischen Einfachheit ausgestattet, die zwar sachlichen Leuten stets imponiert, es aber einem sehr auf Äußerlichkeiten bedachten Publikum gegenüber schwer haben wird.

Erheben sich hier angesichts der heutigen Marktlage von vornherein einige Bedenken, so sollte das doch nicht den Blick dafür trüben, daß Piaggio ein technisch sehr interessantes Kleinauto entwickelt hat. Wie schon der Welterfolg des Vespa-Rollers – bis heute über 1 200 000 Stück – nicht nur auf den frühen Start der Produktion und eine geschickte Verkaufsregie zurückzuführen ist, sondern auch auf eine genial einfache und unerreicht elegante Konstruktion, so kann man auch vom Vespa-Wagen sagen, daß er ein aufschlußreicher Diskussionsbeitrag zum Kleinwagenproblem ist.

Wie die Vespa viel leichter ist als alle anderen Rollertypen, ist es auch der Vespa-Wagen gegenüber den anderen Kleinwagen. Er wiegt nur etwa 360 kg, und seine Konstrukteure waren sichtlich bestrebt, ähnlich wie bei der Vespa raffiniert einfache Bauelemente zu entwickeln, ohne dabei Solidität zu opfern: Der selbsttragende Karosseriekörper – in der Anlage etwa dem Topolino entsprechend, aber mit mehr Ellenbogenbreite – trägt vorn eine Radführung mit gezogenen Schwinghebeln, die flächig gestaltet sind und in Wagenmitte in einem Torsions-Stabilisator zusammenlaufen, die Federung übernehmen hochliegende Schraubenfedern. Das Resultat: Reichlich freier Beinraum, günstige Lage der Lenksäule und von vornherein alle Gegebenheiten für geringe Kurvenneigung. Stoßdämpfer, Achsschenkel und Schwenklager sind in einem Bauelement vereinigt; hierin wie auch in anderen Teilen zeigt sich das Streben nach geringerem Gewicht und rationeller Fertigung. Die Hinterräder sind an Dreieckslenkern geführt und werden über Halbachsen angetrieben, sie sind durch Schraubenfedern mit hydraulischen Teleskopstoßdämpfern gefedert. Der luftgekühlte 400 ccm - Reihen-Zweizylinder - Zweitaktmotor leistet nach Katalogangabe 14 PS bei 4350 U/min, als Höchstdrehzahl werden 4700 U/min angegeben. Das Getriebe hat drei Gänge, II. und III. synchronisiert.

Die wichtigsten Daten:
393 ccm, Hub 63 mm, Bohrung 63 mm, Verdichtung 6,4, 14 PS bei 4350 U/min, Höchstdrehzahl 4700 U/min, Batteriezündung, 12 V, Gänge 3,27, 1,59, 0,96, R 3,27, Einscheiben-Trockenkupplung, Radstand 1693 mm, Spurweite 1100 mm, Außenmaße 2853 × 1271 × 1250 mm, Wendekreisdurchmesser 7,7 m, Leergewicht etwa 360 kg, zulässiges Gesamtgewicht etwa 660 kg, Reifen 4.40–10. Kraftfahrzeugsteuer im Jahr 57.60 DM, Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr 90.– DM.

Das Dreiganggetriebe und die angegebene Leistung von 14 PS deuten ebenso wie die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 85 bis 90 km/st auf das Streben hin, ein ausgesprochenes Gebrauchsfahrzeug zu liefern, jedoch zeigte uns eine kurze Probefahrt ebenso wie die Angaben eines französischen Fahrberichtes, daß der Motor mehr Leistung haben müsse; der Vespa-Wagen ist über Erwarten temperamentvoll. Wie man uns bereitwillig mitteilte, sind die 14 PS an den Hinterrädern gemessen (italienische Norm), an der Kurbelwelle sollen es 18 PS sein. Der Motor ist in Gummi gelagert und bemerkenswert

laufruhig, seine guten Laufeigenschaften schon bei sehr niedrigen Drehzahlen mögen sich auch daraus ergeben, daß der Einlaß ins Kurbelgehäuse drehschiebergesteuert ist, nicht durch den Kolben, wie sonst fast allgemein üblich. Als Drehschieber dienen die Kurbelwangen, die mit nur 0,02 mm Abstand von der Gehäusewand arbeiten, etwa dem gebräuchlichen Kolbenspiel entsprechend. Neben Vorteilen für die Leistungscharakteristik ergab sich aus dieser Anordnung, daß der Vespa-Wagen nur ein Mischungsverhältnis 1:50 beansprucht. Wir halten das für seine bemerkenswerteste Eigenart – mußten wir uns von Italienern vormachen lassen, daß ein Zweitakter mit diesem knappen Mischungsverhältnis auskommen kann? Zur Ölbeimischung ist den Piaggio-Konstrukteuren etwas Nettes eingefallen: der Wagen hat einen Vorrats-Öltank mit einer Mischvorrichtung. Nach dem Tanken des Kraftstoffs stellt man die Zahl der getankten Liter an einem Öldosiergerät ein und mischt durch Betätigen einer kleinen Kurbel mühelos das Öl in den Tank ein.

Der Wagen ist gut gefedert, die Fahreigenschaften hinterließen auf einer kurzen Probefahrt einen ausgezeichneten Eindruck, ebenso die hydraulischen Bremsen. Besonders sparsam soll er nicht sein, wie wir aus französischen Fachkreisen erfahren. Mit Verbräuchen über 6 Liter ist bei zügiger Fahrweise von vornherein zu rechnen.

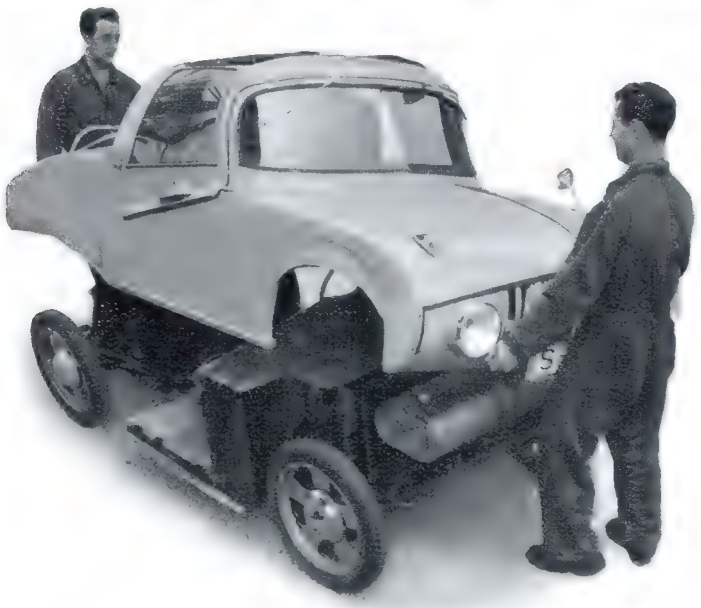
Die Ausstattung des Vespa 400 läßt für deutsche Augen zu wünschen übrig. Er hat keine Kurbelfenster, lediglich Schwenkscheiben, zum Ausgleich allerdings eine gut ausgearbeitete Klima-Anlage, die wahlweise auf Heizung oder Durchlüftung gestellt werden kann. Die Innenausstattung wirkt spartanisch, ebenso das Äußere, das zudem aus manchen Perspektiven durch die großen Regenleisten um die Türen beeinträchtigt wird. Die Türen selbst schließen zwar sauber, bedürfen aber einer inneren Versteifung, wenn Laien nicht über ihre Flexibilität erschrecken sollen – hier bewies schon die Kofferklappe des Lloyd-Alexander, mit was man beim deutschen Publikum rechnen muß: sie war zuerst ähnlich flexibel, was technisch durchaus nicht zu beanstanden war, aber zu solchen Protesten führte, daß das Werk wohl oder übel eine Versteifung einbauen mußte.

Der Vespa 400 wird auf dem deutschen Markt wohl vor allem am Maßstab des Fiat 500 und des Goggomobil-Coupé gemessen werden. Beide sind ihm an Ausstattung erheblich überlegen, der Fiat ist geräumiger, das Goggomobil-Coupé schneller. Außerdem wird man an den Zündapp Janus (3400 DM) mit ebenfalls 14 PS, wenn auch nur 250 ccm, denken, an den Lloyd 600 Standard (ca. 3700 DM), an die verschiedenen 600 ccm-Wagen um 3800 bis 4300 DM – der kleine Vespa-Wagen geht einen schweren Gang. Er ist ungefähr um seinen Zoll zu teuer: Um 3300 DM sähe die Lage ganz anders aus. *Si*

Vom Glück des Eigenbaues

Es ist selten ein Vergnügen, ein selbstgebautes Auto zu fahren. Es sei denn, man hat es selbst gebaut. Wenn die Betriebsblindheit schon große Werke schlägt, bei denen viele Stimmen ihre Meinung sagen, ehe das Produkt über das Stadium des Prototyps hinauskommt, so kann sie um so mehr den schlagen, der sein Fahrzeug selbst erdenkt, selbst baut und selbst erprobt. Darin liegt die Gefahr und oft die Tragik des Eigenbaues, und daher rührt die den Selbstbauer oft erzürnende prinzipielle Skepsis aller, die viel mit Kraftfahrzeugen zu tun haben. Schon mit Eigenbau-Karosserien kann es arge Enttäuschungen geben. Und noch viel mehr mit Eigenbau-Fahrwerken. Besonders bei ihnen gilt der wohlerprobte Grundsatz: Wenn schon Eigenbau, dann lieber kombinieren als konstruieren. Das Kombinieren von Bauelementen verschiedener Wagen ist schon schwierig genug . . .

Um so bewundernswerter ist aber die Zähigkeit und Hingabe, mit der die Eigenbauer sich ihr Fahrzeug so entwickeln, wie sie es nun einmal haben wollen. Und Überwindung aller Schwierigkeiten kann zu bemerkenswerten Resultaten führen. Manche Rennsport-Eigenbauten haben Weltruf erringen können, andere haben der Kraftfahrzeugtechnik wichtige Anregungen vermittelt. Menschlich noch bewundernswerter ist aber wohl, wenn jemand von seinem Eigenbau weder Sportruhm noch technische Meriten erwarten kann, sondern nichts weiter als ein – oft unscheinbares – Fahrzeug für den Alltag, und wenn er sich dies Fahrzeug trotzdem ohne die geringste konstruktive oder handwerkliche Nachlässigkeit von Grund auf selbst entwickelt.



Ein solches Fahrzeug zeigen unsere Fotos, die gewissermaßen stellvertretend die Bemühungen anderer Eigenbauer würdigen sollen. Seit vier Jahren läuft der kleine Zweisitzer mit dem 400 ccm-Lloyd-Motor zur Zufriedenheit, und sein Besitzer kann allein deshalb schon mit Recht behaupten, daß sich die Mühe gelohnt hat – eine ungewöhnlich große Mühe, wenn man erfährt, daß bis auf den Motor, den Tank u. ä. sämtliche Teile selbstgebaut sind, sogar die hydraulischen Bremsen und die mit Motorradfelgen versehenen Räder. Die Karosserie ist bemerkenswerterweise im ganzen abnehmbar (zwei Minuten!). Der weitgehende Selbstbau führte allerdings zu beträchtlichen Schwierigkeiten bei der Typprüfung, es mußte nachgewiesen werden, daß nahtlose Rohre für den Rahmen verwendet wurden, daß die Schweißelektroden die nötige Zugfestigkeit besaßen, dazu die Betriebssicherheit von Lenkung, Bremsen und Felgen, die Einhaltung der Reifenbelastungen usw. Nehmen wir an, der Sachverständige hätte die Schweißungen beanstandet – es hätte bedeuten können, daß das Resultat eineinhalbjähriger Arbeit auf dem Schrotthaufen landete, wie vor ihm so manche andere Eigenbau-Hoffnung.

Hier liegt das große Risiko der Eigenbauer – um so mehr, je mehr sie konstruieren, statt nur zu kombinieren. Aber vielleicht ist es gerade das Risiko, was sie reizt: „Mal sehen, ob ich es schaffe." Und wenn das Resultat vielleicht nur dem gefällt, der es geschaffen hat, so soll man ihn nicht bedauern. Auch Einsamkeit kann glücklich machen. *Si*

Rallye Monte Carlo 1958:

Die schwerste von allen!

Die Rallye Monte Carlo 1958 wird als die schwerste in die Geschichte dieser berühmten Langstreckenprüfung eingehen, kamen doch von 302 gestarteten Wagen nur 36 über die gesamte Strecke und alle – der Siegerwagen eingeschlossen – wurden sie mit Strafpunkten belegt. Außergewöhnlich schwierige Witterungsbedingungen machten den Teilnehmern sehr zu schaffen. Sie wurden praktisch vom Start bis ins Ziel von Schneesturm und Glatteis begleitet, wodurch das Fahren nicht nur recht schwierig, sondern oft riskant wurde.

Die Konkurrenten starteten von acht verschiedenen Orten in Europa, die alle zum sonnigen Monte Carlo führten, von wo aus die „Überlebenden" sich einer Schlußprüfung gegenübersahen, die ihnen einen 1050 km-Test über vereiste Bergstraßen bescherte. Die verschiedenen Startorte hießen Athen, Oslo, Lissabon, Rom, Den Haag, Paris, Glasgow und München. Von dort aus waren bis Monaco etwa 3000 km zurückzulegen. 3000 km Fahrt bedeuteten zwei Nächte ohne Schlaf mit nur 6 Stunden Rast in Monte Carlo, bevor die 1050 km-Sonderprüfung begann. Die größten Fahrzeuggruppen mit etwa je 90 Teilnehmern kamen von Glasgow und Paris und die besten Rallye-Fahrer befanden sich mit Fahrzeugen 49 verschiedener Marken am Start dieser traditionellen Prüfung. Es war wirklich eine internationale Veranstaltung, stammten doch die Fahrer aus 22 verschiedenen Ländern. Wieder einmal übertrafen die Engländer mit 135 Startern alle übrigen Nationen und ebenso stammte die Marke, die am meisten vertreten war, aus England, nämlich Jaguar mit insgesamt 30 Wagen.

Als die Resultate der ersten Nacht in Monte Carlo bekannt wurden, hatte es den Anschein, als würden die in Lissabon, Athen, Oslo, Glasgow und Rom Gestarteten mehr vom Glück begünstigt als ihre Kollegen, die von München, Den Haag und Paris kamen. Schon von Anfang an wurde ihnen das Übelste, was es überhaupt an Winterwetter geben kann, präsentiert, besonders schlimm war es in den Jura-Bergen. Heftige Schneestürme und Eis überfielen sie schon in den Abendstunden und dauerten schließlich die ganze Nacht über an, eine große Anzahl von Unfällen verursachend. Da gab es Massenkarambolagen oder Fahrer, die die Straße nicht mehr sahen und sich plötzlich im freien Feld wiederfanden, von wo aus es ihnen unmöglich war, auf die Straße zurückzukommen. Meistens waren die Scheibenwischer völlig eingefroren und man sah überhaupt nur noch etwas, wenn man den Kopf aus dem geöffneten Seitenfenster hielt. Andere stoppten alle paar Minuten und schlugen die dicken Eiskrusten los, die sich auf der Windschutzscheibe festgesetzt hatten. Die von diesen drei Orten gestarteten Konkurrenten nahmen rapid ab, und als der Tag anbrach, waren nur noch fünf von den 125 dort gestarteten Wagen übrig, und zwar einer von München, einer von Den Haag und drei von Paris! Am zweiten Tag blieben jedoch auch die übrigen Teilnehmer – mit Ausnahme der Athener – nicht vom Winterwetter verschont, besonders im Zentralmassiv und in den Französischen Alpen, wo gerade ziemlich viel Schnee gefallen war. Und damit wurden auch die Reihen der Osloer, Glasgower, Lissaboner und Römer stark gelichtet. Nur die Athener blieben auf Grund ihres längeren Anfahrtweges über Jugoslawien von der Fahrt durch Mittelfrankreich und damit vom katastrophalen Winterwetter verschont.

Als schließlich die wenigen Überlebenden, gezeichnet von dem schweren Kampf mit dem Winter, das Fürstentum Monaco erreichten, schien – welch ein Gegensatz – die Sonne warm vom blauen Mittelmeerhimmel. Man brauchte sich nur die Gesichter der Fahrer anzusehen, dann wußte man sofort, was sie hinter sich hatten. Und als man sich am Nachmittag sagen mußte: „So, jetzt kann keiner mehr kommen!" waren es insgesamt 68 Fahrzeuge, die am Kai in Monte Carlo eingetroffen waren. 59 wurden jedoch nur zur Schlußprüfung zugelassen, da die übrigen die vorgeschriebene Ankunftszeit nicht hatten einhalten können. Die 1050 km-Schlußprüfung, für die Übriggebliebenen ein sogenannter „Gleichmäßigkeitstest", führte über die schlimmsten und kältesten französischen Straßen dieser Gegend.

Von Paris kam als einziger von 85 Startern Mr. Harrison auf einem englischen Ford in Frage, aus München Walter auf BMW, der von 25 Konkurrenten übriggeblieben war, von Den Haag waren es Gatsonides/Becquart auf Triumph, die den letzten von 12 dort gestarteten Wagen fuhren. Und von den restlichen Startorten? Nun, 15 von 85 aus Glasgow, 22 von 40 aus Oslo, 9 von 10 aus Athen und 3 von 9 aus Rom, unter ihnen Luigi Villoresi auf Lancia. Von diesem kläglichen Rest waren nur 7 strafpunktfrei, und jedermann nahm an, daß der Gesamtsieger unter ihnen zu suchen sei. Als Favoriten galten besonders unser Mitarbeiter Paul Frère auf Borgward, Cotton auf Citroen DS 19, Harper auf Sunbeam und Gaçon auf Alfa Romeo Giulietta Speciale. Aber der Schlußtest war – wie gesagt – sehr schwierig und die Straßen, auf denen er stattfand, nicht besser als die zuvor. Zwar hatte man allerorts durch entsprechende Bereifung vorgesorgt, wie Monte Carlo überhaupt ein Paradies der Spezialreifen mit Spikes, Eisketten usw. war; aber schließlich entschieden die Reifen allein nicht diese schwere Prüfung. Auch die anwesenden 12 Reifenexperten aus aller Welt – mit Ausnahme Deutschlands natürlich, wo man anscheinend in dieser

Richtung nichts mehr zu lernen braucht – konnten da nicht mehr helfen, sondern eher noch viele Anregungen und gute Eindrücke mit nach Hause nehmen. Es war 21 Uhr, als die letzten 59 Konkurrenten sich für weitere 17 Stunden auf einen schweren Weg machten. Als Maximaldurchschnitt für die 1050 km waren 60 km/st vorgeschrieben, das Minimum lag bei 55 km/st. 55 km/st erscheinen nicht hoch, aber auf den vereisten Bergstraßen waren sie unmöglich zu schaffen. Nun, der erste Wagen, der am frühen Nachmittag des nächsten Tages Monte Carlo erreichte, war einer der Favoriten: Harper auf Sunbeam. Kurz darauf folgten Monraisse auf Renault Dauphine und Gaçon auf Alfa Romeo. Dann – mit mehr oder weniger großen Abständen – kam die „letzte Garde". Insgesamt 36 waren es, die diesen letzten Test noch überlebten. Bis zum Abend lagen noch keine endgültigen Resultate vor, aber die Teilnehmer waren auch so erschöpft, daß sie nichts anderes als Schlaf im Sinn hatten. Die Überraschung war erst am nächsten Morgen fällig, als bekannt wurde, daß eine kleine Renault Dauphine gegen schwerste Konkurrenz gesiegt hatte. Sie wurde von dem französischen Paar Monraisse/Ferret gefahren. Ohne Zweifel ist das ein großer Erfolg, der Renault und seinen Rennleiter Francois Landon, der den Rallye-Einsatz mit großer Sorgfalt vorbereitet hatte, weiterhin anspornen wird. Zweite wurden Gaçon/Borsa auf Alfa Romeo Giulietta Speciale, das ist eine Alfa Romeo Giulietta Berlinette mit Sprint-Motor, Dritte des Gesamtklassements und Erste der Tourenwagenklasse Vold-Johansen/Kopperud auf DKW Sonderklasse, Vierte das deutsch-schwedische Team Löffler/Johansson auf Volvo, Fünfte Harper/Elbra/Phillips auf Sunbeam und Sechste Gatsonides/Becquart auf Triumph. Unter den ersten Zwölf bemerken wir 3 Alfa Romeo, 2 Citroen, 2 Sunbeam, 1 Renault Dauphine, 1 DKW, 1 Volvo, 1 Triumph und 1 Ford und von den ersten sechs sind 3 von Oslo, 2 von Lissabon und 1 von Den Haag gestartet. Den Damenpokal gewann Mme. Blanchoud/Wagner auf Alfa Romeo Giulietta nach einem scharfen Kampf mit den Schwedinnen Molander/Lundberg auf Saab. Beide waren als einzige von 14 Bewerberinnen übriggeblieben.

Wer noch im vergangenen Jahr geglaubt hatte, die Rallye Monte Carlo sei zu leicht geworden, der wurde in diesem Jahr eines Besseren belehrt. Nahezu 90% aller Teilnehmer schieden aus bzw. kamen nicht über die letzte Prüfung. Wann hat es in der Geschichte der Rallye Monte Carlo eine ähnlich schwere Veranstaltung gegeben? Zum Schluß sollte jedoch bei der Beurteilung der Rallye Monte Carlo nicht übersehen werden, daß Erfolge in dieser Prüfung oft – genau wie am Roulette im Casino der eleganten Stadt an der Côte d'Azur – vom Zufall abhängig sind. Die Vielzahl der Startorte und der Zeitunterschied beim Passieren einzelner Streckenabschnitte führen nicht selten veränderte Straßen- und Witterungsverhältnisse für die einzelnen Teilnehmer herbei, manch einer konnte dann hinterher von viel Glück reden. Letzten Endes aber verliert eine Rallye Monte Carlo ohne das übliche Winterwetter ihren Charakter, sie wird zur Farce und damit last not least zum „Roulette der langen Strecke" für Teilnehmer und Veranstalter.

Bernard Cahier

Die siegreiche Renault Dauphine von Monraisse/Ferret: Foto: Plambin

Der Zweite: Alfa Romeo mit 1,3 Liter Sprint-Motor.

Der Dritte: ein DKW-Sonderklasse aus Skandinavien

Der Vierte: ein schwedischer Volvo aus Hamburg.

Stirling Moss, als letzter vom Start gekommen, hat nach 3,5 km Fahrt beinahe das ganze Feld überholt und schickt sich hier gerade an, mit seinem Porsche in das die beiden Geraden verbindende Rondell hineinzugehen. Typisch Stirling, wie er überholend ganz innen in die Linkskurve hineinschneidet und gleichzeitig den Überholten durch Heben des rechten Armes dankt. Auf der Gegenfahrbahn sind bereits die großen Ferrari.

1000 km von Buenos Aires

Moss-Behra (Porsche) die Helden des Tages

Das Rennen um die 1000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, der erste Lauf des Jahres zur Weltmeisterschaft der Marken, war vom Start bis zum Ziel beherrscht von dem sensationellen Kampf des auf 1581 ccm aufgebohrten Porsche RS der Mannschaft Moss-Behra gegen die Wagen der Drei-Liter-Klasse. Durch härtesten Einsatz, wobei sie ihrem kleinen Wagen das äußerste abverlangten, gelang es Moss–Behra, ihren Porsche als drittes Fahrzeug in derselben Runde mit den beiden 3 Liter-Ferrari von Collins–Hill und von Trips–Gendebien durchs Ziel zu bringen und sich damit außer dem überlegenen Sieg in ihrer Klasse auch einen moralischen, nicht hoch genug zu wertenden, zu holen.

Eine überzeugende Leistung zeigte auch Wolfgang von Trips, der die ganze dem Rennen vorausgehende Woche mit schwerem Sonnenbrand und einer ernsten Mandelentzündung das Bett hüten mußte und auf Anraten des Arztes erst ab Freitag am Training teilnehmen durfte. Durch einen Reifenschaden stark zurückgeworfen, gelang es ihm zusammen mit Gendebien, seinen Wagen wieder nach vorn zu bringen und das Rennen als Zweiter zu beenden. Seidel hatte ausgesprochenes Pech. Er kam überhaupt nicht ans Steuer, denn sein von Johnny von Neumann gesteuerter Ferrari fiel durch einen Schaden im Differential schon im ersten Viertel des Rennens aus.

Moss und Behra waren ursprünglich mit einem 3 Liter-Maserati eingeschrieben. Doch schon am ersten Tag des Trainings machte Moss mit Huschke von Hanstein eine Informationsfahrt und war von der Leistung des Wagens so begeistert, daß er den Wunsch äußerte, auf Porsche umzusteigen. Durch geschicktes Verhandeln mit dem Automóvil Club Argentino als Veranstalter, und unter Hinweis auf eine schwache Stelle in der Ausschreibung, gelang es Porsche-Rennleiter von Hanstein, im letzten Augenblick Moss und Behra als „Reservisten" ins Porsche-Team einzuschreiben. Dafür mußte er allerdings selbst auf seinen Start verzichten, obwohl er bei der Klassifizierung hervorragende Rundenzeiten gefahren hatte. Barth dagegen bekam gewissermaßen als Geburtstagsgeschenk einen Platz im zweiten Porsche, der auf Mieres–von Döry eingeschrieben war.

Auf diesem Bild dürfte Moss gerade zu Rennleiter von Hanstein sagen: Siehst du, Huschke, hättest du nicht einen normalen Kunden-Spyder mit 1600er-Motor, sondern den neuen Werks-RS mit nach Argentinien gebracht, dann wären wir pro Runde auch die 2 sec schneller gewesen, die uns Collins-Hill abnahmen . . .

Vor einer in die Hunderttausende gehenden Zuschauerzahl, die Kopf an Kopf entlang der fast 9,5 Kilometer langen Strecke eine undurchdringliche Mauer bildete, erfolgte um 13.30 Uhr der Le Mans-Start. Moss kam als Letzter weg und jagte dem Feld hinterher, die Start- und Zielgerade hinunter, doch schon aus der ersten Runde kam er an fünfter Stelle zurück. In der ersten Kurve ereilt Musso das Schicksal: Sein Wagen drehte sich, stieß mit Trintignant zusammen und blieb liegen.

Mittlerweile hatte sich Hill, der mit dem Ferrari 3 Liter gestartet war, an die Spitze gesetzt, dicht gefolgt von Fangio auf 3 Liter-Maserati und nur durch zwei Wagen getrennt von Moss auf Porsche. In der siebten Runde geriet auch Fangio in der gefährlichen Südkurve aus der Bahn, jagte in die Um-

zäunung und beschädigte seinen Wagen schwer, was später zur Aufgabe führte, da das aufgerissene Vorderteil seines Wagens mit dem flatternden Karosserieblech seine Reifen beschädigte.

Von Runde zu Runde konnte Moss seine Lage verbessern. Schon in der achten Runde ging er als Zweiter über die Zielgerade, nachdem von Trips durch einen Reifenschaden aus der Bahn geraten war und auf den 7. Platz zurückfiel. Durch seinen Unfall war Fangio auf den 17. Platz abgefallen, während sich in der Spitzengruppe Moss zäh mit Sekundenabstand an Collins festklammerte und Drogo (Venezuela) auf dem neuesten käuflichen Ferrari 3000, Bonnier (Maserati 2000), von Trips (Ferrari 3000), Scarlatti (Maserati 2000) und Milan–Argentinien (Maserati 3000) vergeblich um den Anschluß kämpften, der lediglich von Trips in bestechendem Stil gelang.

Der zweite Porsche, ein 1,5 Liter-Wagen, der von Barth–Mieres–von Döry gefahren wurde, hatte sich inzwischen durch das gesamte Feld der schweren Drei- und Zwei-Liter Fahrzeuge auf den achten Platz vorgekämpft und lag mit nur vier Minuten Abstand hinter dem Spitzenreiter Collins.

Fangio, der mit seinem zusammengeschlagenen Wagen auch noch Kühlschwierigkeiten bekam, beschloß in der 25. Runde, den Maserati endgültig aus dem Rennen zu nehmen. Fast gleichzeitig brach beim Ferrari der Mannschaft Seidel–von Neumann das Differential, so daß auch dieser sehr gut liegende Wagen aufgeben mußte. Nach der 25. Runde, also knapp einem Viertel des Rennens, lagen die drei Spitzenwagen folgendermaßen: 1. Collins–Hill 1.29:14,8 min; 2. Moss–Behra 1.31:4,2 min; 3. von Trips–Gendebien 1.31:56,7 min.

Mit größtem Beifall von den in den Kurven ganz besonders dicht gedrängt stehenden Zuschauern wurde jedesmal die Durchfahrt von Moss–Behra quittiert, denn was beide mit ihrem gegenüber den großen Drei-Liter-Wagen wesentlich schwächeren Porsche in den beiden langen Geraden einbüßten, holten sie sich durch blendenden Fahrstil in den Kurven wieder zurück. Bis zur 67. Runde konnten Moss–Behra ihren 2. Platz erfolgreich verteidigen, mußten jedoch dann vor Trips–Gendebien weichen und sich mit wenigen Sekunden Abstand mit der dritten Stelle zufriedengeben. Allerdings mit mehr als einer Runde Vorsprung vor dem nächsten Drei-Liter-Ferrari des Venezolaners Drogo. Der Porsche 1500 von Barth–Mieres–von Döry hatte sich inzwischen auf den fünften Platz vorgeschoben und lag damit mitten im Feld der wesentlich schwereren Wagen, während der dritte Porsche mit den Fahrern Juhan–Wiese (Guatemala) an zehnter Stelle lag, da sich an ihrem Wagen ein Vergaser gelockert hatte und Wiese, der in diesem Augenblick fuhr, dies zu spät merkte. Der kurze Boxenaufenthalt kostete wertvolle Sekunden.

Die letzten Runden des großen Rennens waren voll spannender Höhepunkte. Vor allem entbrannte zwischen Moss und dem von Trips gesteuerten Ferrari ein sensationeller Kampf um den zweiten Platz. Fast Rad an Rad gingen beide Wagen durch die Runden, einmal von Trips, dann wieder Moss in Führung. Unter dem Beifallsgebrüll der motorsportbegeisterten Argentinier spielte sich dieses gigantische Duell zwischen dem kleinen silberweißen Porsche und dem großen roten Ferrari ab. Einen überraschenden Höhepunkt brachte ein kurzer Boxenaufenthalt des Ferrari, der den Porsche auf den zweiten Platz brachte. Erst in der letzten Runde entschied sich dann das sensationelle Ringen zugunsten des Ferrari, der mit einem Vorsprung von knapp 300 Metern als Zweiter durchs Ziel ging.

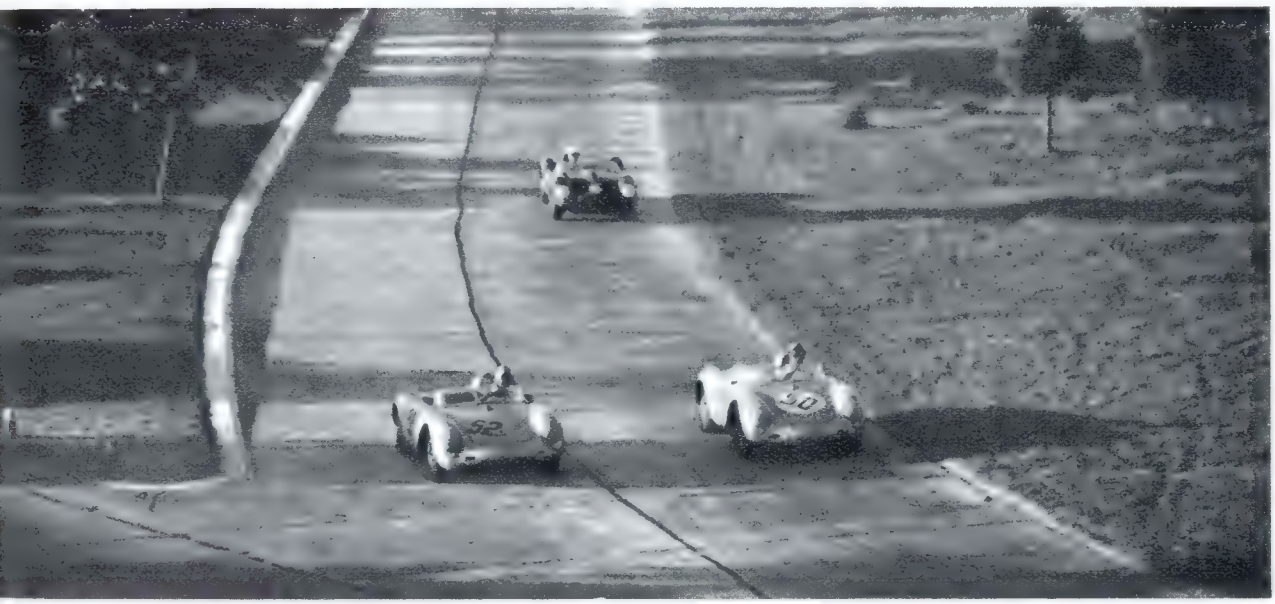
Auch der dritte Porsche mit Juhan am Steuer, konnte gegenüber dem vor ihm liegenden Osca 1500 pro Runde noch 10 Sekunden gut machen, doch gelang es ihm nicht mehr ganz, bis zum Ziel den zweiten Platz in seiner Kategorie zu erreichen. Dafür lag der andere Porsche, nun von Anton von Döry gefahren, mit solch überlegenem Vorsprung auf dem ersten Platz der 1,5 Liter-Klasse, daß er das Rennen mit weit über einer Runde vor dem ersten Zwei-Liter-Ferrari beendete.

Die gesamte argentinische Presse würdigte in dicken Schlagzeilen den außergewöhnlichen Erfolg der Porsche-Wagen, die als einziges Team komplett das Rennen vom Start bis zum Ziel überstanden und darüber hinaus den schweren Wagen noch den Sieg streitig machten. Moss, der sich in den Herzen aller motorsportbegeisterten Argentinier einen sicheren Platz eroberte, wurde als der Held des Tages stürmisch gefeiert.

Ergebnisse:

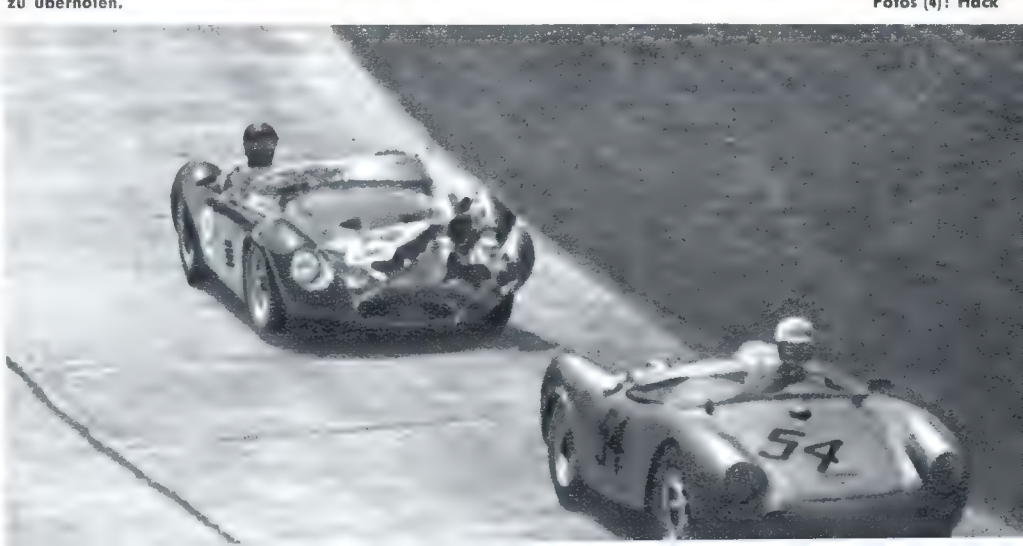
1. Collins-Hill (Ferrari 3000), 1004,489 km in 6 Std. 19:55,4 Min., Schnitt 158,635 km/st, 106 Runden; 2. von Trips-Gendebien (Ferrari 3000), 6 Std. 23:08,0 Min., 106 Runden; 3. Moss-Behra (Porsche 1581), 6 Std. 23:17,8 Min., 106 Runden; 4. Drogo-Gonzalez (Ferrari 3000), 102 Runden; 5. Mieres-Barth-von Döry (Porsche 1498), 6 Std. 20:36,8 Min., 99 Runden; 6. Peduzzi-Munaron (Ferrari 2000), 98 Runden; 7. Barros-Milan (Maserati 3000), 98 Runden; 8. Trintignant-Picard (Ferrari 3000), 97 Runden; 9. Jones-Grandio (Osca 1500), 95 Runden; 10. Juhan-Wiese (Porsche 1500), 94 Runden; 11. Guimarey-Guimarey (Maserati 2000), 80 Runden.

Hans-Jürgen Wöhler, Buenos Aires



Barth, der mit seinem Porsche (Nr. 50) gerade seinen Stallgefährten Juhan (Nr. 52) überholt, wird von Graf Trips mit dem 3 Liter-Ferrari gehetzt, nachdem dieser wegen eines Reifenschadens an der Boxe kostbare Sekunden verloren hatte.

Fangio mit dem von seinem Unfall her stark verbeulten Maserati ist dabei, einen Porsche-Spyder älterer Bauart zu überholen. **Fotos (4): Hack**



Runde um Runde

Das letzte Rennen der argentinischen Temporada, der Große Preis von Buenos Aires, sah Fangio auf einem Maserati der Scuderia Sudamericana erfolgreich. Das Rennen, das in zwei Läufen ausgetragen wurde, ging über eine Gesamtdistanz von 282,31 km und fand im Autodromo der Stadt Buenos Aires statt, in dem vierzehn Tage zuvor auch der Grand Prix von Argentinien ausgetragen wurde, allerdings auf einer anderen Strecke. Im ersten Lauf siegte Hawthorn auf dem neuen V6-Zylinder Ferrari vor Fangio, während der Argentinier den zweiten Lauf gewann, bei dem Hawthorn und Collins schon beim Start wegen Maschinenschadens ausfielen. Graf Trips, der diesmal auf Ferrari Formel 1 eingesetzt werden konnte, kam von der Strecke und mußte aufgeben. Im Gesamtklassement siegte schließlich Fangio mit 106,71 km/st vor Luigi Musso auf Ferrari. Moss war nicht am Start. Erstaunlich ist, daß auch in diesem Rennen der neue Ferrari nicht sehr überzeugen konnte, zumindest aber dem Vorjahres-Maserati nicht klar überlegen war. Man hatte sich von diesem Wagen, dessen Leistungsangabe von 290 PS uns etwas zu hoch gegriffen erscheint, doch etwas mehr erwartet. Nun, man darf gespannt sein, wie er sich beim ersten europäischen Weltmeisterschaftslauf, dem Großen Preis von Monaco in Monte Carlo, bewähren wird, jedoch dürfte seine Leistung bis dahin auf Grund der in Argentinien gemachten Erfahrungen sicher noch gesteigert werden. Ergebnisse: 1. Fangio (Argentinien), Maserati, 282,31 km in 2:38:47³/₁₀ = 106,71 km/st; 2. Musso (Italien), Ferrari, 2:39:56,7; 3. Menditeguy (Argentinien), Maserati, 1 Rd. zurück; 4. Scarlatti/Behra (It./Fr.), Maserati, 1 Rd. zurück; 5. Bonnier (Schweden), Maserati, 3 Rd. zurück; 6. Gonzalez (Argentinien), Chevrolet-Special, 3 Runden zurück.

*

Die Internationale Sportkommission der FIA hat bei ihrer Sitzung in Monte Carlo den von England gegen den Großen Preis von Argentinien und die 1000 km von Buenos Aires eingereichten Protest abgelehnt. Der Royal Automobile Club protestierte bekanntlich gegen die Anerkennung dieser Rennen als Wertungsläufe für die Weltmeisterschaft bzw. den Coupe des Constructeurs für Sportwagen. Nachdem Moss auf einem englischen Wagen den argentinischen Grand Prix gewonnen hat, können die Engländer von Glück sagen, daß sie mit ihrem Protest nicht durchkamen, wäre doch dieser Schuß dann für sie nach hinten losgegangen; so brachte aber der Erfolg von Moss diesem und damit Vanwall gleich zu Beginn der Saison 8 Weltmeisterschaftspunkte.

*

Auch betreffs der Mille Miglia kam die CSI zu einer Klärung. Die 1000 Meilen werden nicht mehr als Wertungslauf für den Coupe des Constructeurs, die sogenannte Sportwagenweltmeisterschaft, geführt, sie sollen vielmehr als „Italien-Rundfahrt" für Tourenwagen ausgeschrieben werden. Außerdem ist damit zu rechnen, daß der Veranstaltungstermin für diesen Wettbewerb geändert wird. Im Internationalen Terminkalender waren der 10./11. Mai vorgesehen. An Stelle der Mille Miglia soll nun sehr wahrscheinlich die Targa Florio den Status eines Weltmeisterschaftslaufes erhalten. Die Targa Florio wird voraussichtlich am 20. April oder 11. Mai stattfinden. Der genaue Termin wird noch bekanntgegeben. Alles hängt jedoch von der Entscheidung der italienischen Regierung ab, und da sieht es gar nicht rosig aus, wie die nächste Meldung zeigt.

*

Die Initiatoren der Mille Miglia befürchten, daß ihre Veranstaltung nur noch als eine Art Rallye erhalten bleiben wird. Grund zu dieser Annahme gibt ihnen die Einstellung des auf Veranlassung der Regierung gebildeten „Comitato Interministeriale", das in bezug auf Automobilrennen, die auf öffentlichen Straßen ausgetragen werden sollen, anscheinend eine recht drastische Entscheidung fällte, in negativem Sinne natürlich.

*

Bei der Europa-Bergmeisterschaft wurde der von deutscher Seite eingebrachte Antrag, mindestens acht Fahrer zu werten, angenommen. Abgelehnt wurde dagegen der Vorschlag, bei den Sportwagen auch Gran Turismo-Fahrzeuge mitzuwerten. Eine Mindestanzahl von Konkurrenten wird in Zukunft nicht mehr verlangt, und von den sechs Läufen des Championats werden die vier besten Resultate eines Fahrers für den Titel eines Europa-Bergmeisters gewertet, und zwar nach folgendem Modus: 10 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1 für den ersten bis einschließlich achten Placierten.

*

Dem Großen Preis von Marokko, der laut Terminkalender für den 26. Oktober angesetzt ist und in Casablanca ausgetragen wird, wurde der Status eines Weltmeisterschaftslaufes zuerkannt . . . In eine Klasse A, die nur an internationalen Rennen teilnehmen darf, wurden folgende Fahrer eingestuft: Fangio, Moss, Lewis-Evans, Behra, Collins, Schell, Trintignant, Musso, Brooks, von Trips, Gendebien, Hawthorn und Hill . . . Bei der für die Formel 1 und 2 gültigen Kraftstoffvorschrift wurde der Zuschlag zur Oktanzahl für die USA und alle anderen außereuropäischen Länder von 1 auf 5% erhöht . . . Zwecks Schaffung einer Junioren-Klasse, die Wagen bis zu 1,1 Liter Hubvolumen umfassen soll, wurde ein Arbeitsausschuß gebildet. Dieser Ausschuß tagt erstmals anläßlich des Genfer Salons . . . Fangio will im Februar den 4,2 Liter Kurtis 500 D des Amerikaners Ansted ausprobieren und, falls er zufriedenstellende Ergebnisse erzielt, mit diesem Wagen beim nächsten 500 Meilenrennen von Indianapolis starten. Der Kurtis 500 D wird von einem Vierzylinder-Meyer-Drake-Motor mit indirekter Kraftstoffeinspritzung angetrieben . . . Amerikaner haben in Deutschland einen Rennstall gegründet, den sie Scuderia Nuovo Mundo nennen. Dieser Scuderia gehören die in Heidelberg bzw. in Frankreich stationierten Amerikaner Smith und Moore an, während als Chefmechaniker der Deutsche Ahrens fungiert. Bei der Leitung dieses Teams, dem bis jetzt ein Formel 2 Cooper und eine Renault Dauphine zur Verfügung stehen, wirkt auch ein Mr. Hialeah aus Florida mit. Als erstes Rennen soll der Grand Prix von Pau bestritten werden, dann der Gran Premio von Siracusa, die Giro Sicilia und der Gran Premio von Neapel, ferner will die unter den amerikanischen Farben blau und weiß konkurrierende Scuderia auch bei allen deutschen Veranstaltungen starten. Als Fahrer wird Mr. Smith eingesetzt . . . Gesamtsieger der Rallye Neige et Glace wurde der Franzose Claude Storez auf einem Porsche Carrera Speedster . . . Der Ausbildungskurs der SAR/ACS für Rennfahrer, der vom 26. bis 28. April in Montlhéry bei Paris stattfindet, weist einige interessante Neuerungen auf. So wird er erstmals eine besondere Ausbildungsklasse „Bergrennen" aufweisen, um den Wünschen jener Fahrer zu entsprechen, die ihre „Bergtechnik" verbessern wollen. Einer der Instruktoren wird der Europa-Bergmeister Daetwyler sein. Neu ist ferner die Zulassung von Teilnehmern, die noch keine Fahrerlizenz haben, jedoch wird diese letzte Neuerung vorerst nur versuchsweise eingeführt . . . Moss wird den Rob Walker gehörenden Cooper, mit dem er den argentinischen Grand Prix gewann, in dieser Saison in einigen weiteren Rennen fahren . . . Vier von den ersten sechs Placierten des Gesamtklassements der Rallye Monte Carlo hatten ihre Fahrzeuge mit Koni-Stoßdämpfern ausgerüstet, auch der Alfa Romeo Giulietta der siegreichen Damenmannschaft verfügte über Stoßdämpfer dieser Marke. Ferner waren die Renault Dauphine von Monraisse/Feret, die das Gesamtklassement gewannen, und der in der Gesamtwertung an vierter Stelle rangierende Volvo mit Michelin-Reifen ausgestattet . . . Die staatlichen Aufsichtsbehörden haben den Veranstaltern für die Solitude und den Hockenheimring neue Sicherheitsmaßnahmen zur Auflage gemacht, deren Durchführung Hunderttausende kosten würde, und zwar werden eine neue Streckeneinfassung durch Betonpfeiler, Natursteinmauern, zweifache Maschendrahtzäune und andere Einrichtungen gefordert. Da die dadurch entstehenden Ausgaben für die Veranstalter untragbar sind, hofft man, bei einer gegenseitigen Aussprache eine Kompromißlösung zu finden . . . Maserati-Rennleiter Ugolini und Renningenieur Bertocchi werden in Zukunft die privaten Renn- und Sportwagenkunden von Maserati betreuen . . . Alfred Moss (der Vater des Rennfahrers) und Stirlings Rennsekretär Ken Gregory haben einen neuen Rennstall für Formel 2-Rennen gegründet. Als Fahrzeug soll ein 1958er Cooper-Climax eingesetzt werden, während als Fahrer bis jetzt Lewis-Evans verpflichtet wurde. Die Verpflichtung eines weiteren Fahrers steht bevor.

*

Tritt der fünffache Weltmeister Juan Manuel Fangio wirklich ab? Alle Anzeichen sprechen dafür. Wie wir aus Argentinien erfahren, will Fangio nur noch in Indianapolis starten und seine vertraglichen Verpflichtungen erfüllen, die er mit einem französischen Filmunternehmen eingegangen ist. Dieser Vertrag fordert seine Teilnahme am Grand Prix von Frankreich am 6. Juli in Reims. Die Filmgesellschaft dreht bekanntlich einen Rennfahrerfilm, in dem Fangio eine Rolle spielt. Nach Reims will Fangio – so äußerte er in Buenos Aires – keine Rennen mehr fahren und sich nur noch dem Aufbau der Vespa-Kleinwagenmontage widmen, die er für Argentinien übernommen hat.

*

Der British Automobile Racing Club hat sowjetrussische Rennfahrer und Offizielle der staatlichen Motorsportorganisation zu dem am Ostermontag in Goodwood stattfindenden Automobilrennen für Rennwagen der Formel 1 und 2 sowie Sportwagen eingeladen. Zunächst sollen die Russen nur als Beobachter auftreten, werden jedoch Gelegenheit erhalten, ihre Wagen auf der Goodwood-Rundstrecke auszuprobieren, falls sie dies wünschen. Die Offiziellen des englischen Clubs glauben auf Grund verschiedener Anzeichen, daß die Russen bald im Westen mit ihren Fahrzeugen antreten werden. Unabhängig von Goodwood hat auch der Mailänder Automobil-Club, der bekanntlich die Rennen in Monza organisiert, eine Einladung an die Russen gerichtet, beim Großen Preis von Italien in Monza zu starten. Falls jedoch die russischen Rennwagen nicht den FIA-Vorschriften für die Formel 1 bzw. 2 entsprechen sollten, schlägt der Mailänder Club eine Sonderwertung oder ein Eröffnungsrennen vor, an dem die Russen mit ihren Fahrzeugen teilnehmen können. Die Sowjets sollen inzwischen schon einen Formel 1-Rennwagen gebaut haben, der von einem Sechszylinder - 2,5 - Litermotor angetrieben wird. Aber das ist bis jetzt nur ein aus dem Osten stammendes Gerücht und noch keine offizielle Nachricht. Anscheinend beschäftigen sich die Russen jedoch sehr stark mit dem Gedanken einer Teilnahme an westeuropäischen Rennen, deutet doch allein schon ihre intensivierte Kontaktsuche mit den westlichen Offiziellen darauf hin. Ohne Zweifel würde ein Start russischer Rennwagen im Westen das allgemeine Interesse am Automobilsport stark beleben.

*

Unser Mitarbeiter Ernst Wiese, der sich zusammen mit der Fotografin Marianne Thal auf einer Ostasienfernfahrt befindet, hat mit seinem Taunus 17 M über die erst vor wenigen Monaten fertiggestellte Nepal-Bergstraße jetzt Katmandu, die Hauptstadt des Himalaya-Königreiches, erreicht. Damit passierte zum ersten Male ein europäischer Wagen diese derzeit noch einzige für Autos befahrbare 170 km lange Straße im Vorland der Himalaya-8000er. Wiese schrieb uns dazu: „Mit ihrem unvergleichlichen Panorama stellt diese in 5000 Kurven von 300 auf 3000 m steigende Straße die großartigste hochalpine Straße Asiens dar! Beim Befahren bereitete sie mir keine Schwierigkeiten, sehr schwierig war dagegen die 50 km lange Zufahrt auf nepalesischem Gebiet, die immer noch von einem Weg für Büffelkarren gebildet wird!"

*

Wilhelm Herz beabsichtigt erneut den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord anzugreifen, den er bekanntlich im August 1956 auf den Bonneville Salt Flats auf 339 km/st verbesserte. Der Lampertheimer will den neuen Rekordversuch als Privatunternehmen aufziehen und auf einer Autobahn durchführen. Er hofft jedoch, von NSU die „Delphin"-Rekordmaschine zu erhalten, mit der er 1956 den Rekord aufstellte. Die 500 ccm - Zweizylinder - Kompressor-Maschine müßte jedoch von der Versuchsabteilung der Neckarsulmer entsprechend vorbereitet werden.

*

Umberto Maglioli hielt sich kürzlich in Stuttgart auf. Er geht noch an Krücken und unterzieht sich zur Zeit in Karlsruhe einer Spezialbehandlung. Während seines Stuttgarter Aufenthaltes führte er auch Gespräche mit Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein, die seine zukünftige sportliche Betätigung zum Inhalt hatten. Wir wünschen dem sympathischen Italiener eine baldige vollständige Genesung.

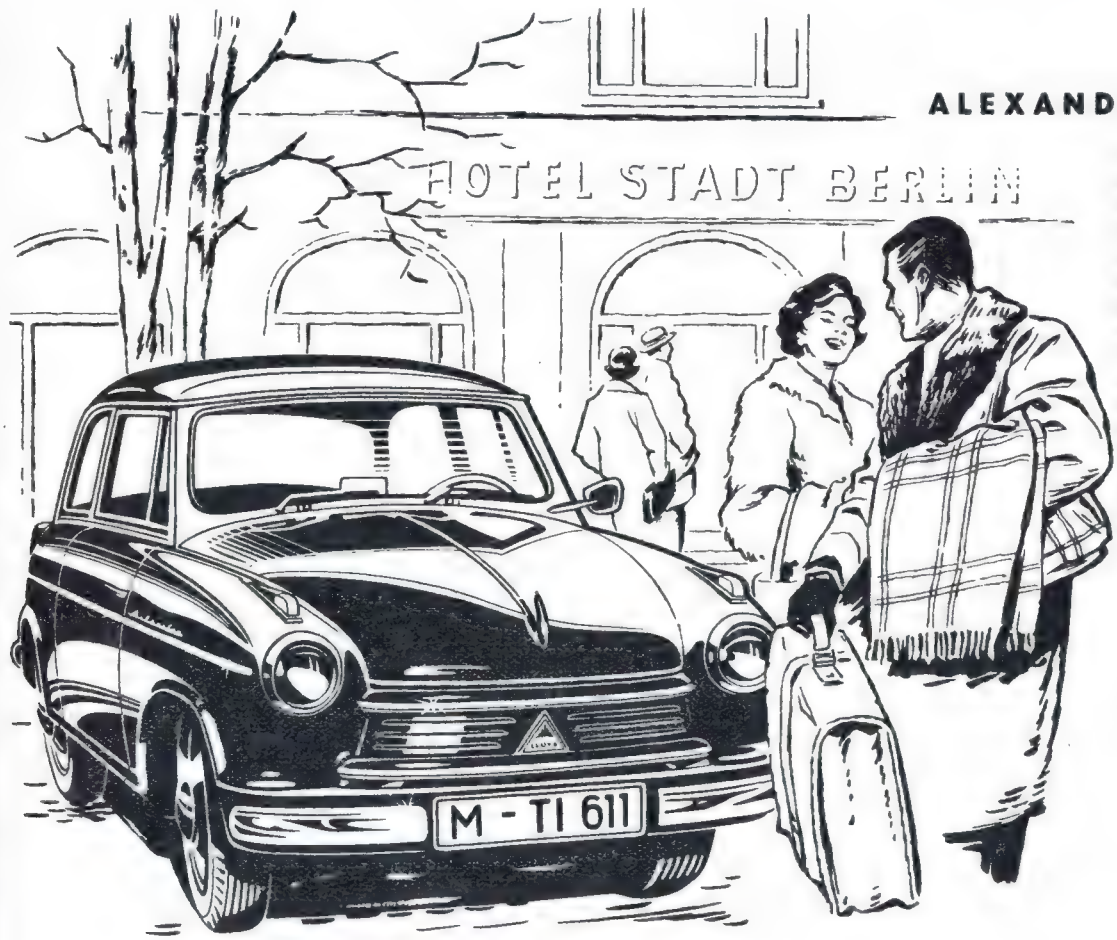
*

Präsident der ONS (Oberste nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland) wurde Professor Eberan von Eberhorst, der bekanntlich maßgeblich an der Konstruktion des letzten Auto Union-Rennwagens beteiligt war, nach dem Kriege in England arbeitete und u. a. den Aston Martin-Sportwagen entwarf. Professor von Eberhorst wird am 22. Februar in Frankfurt in sein neues Amt eingeführt. Gümo

Schienen in Brohl

650 m lang führen durch den Ort Brohl am Rhein im Zuge der Bundesstraße 9 die Schienen einer Hafenbahn. Es handelt sich dabei um dreifache breite Rillenschienen, die für schmalbereifte Motorräder, Mopeds und Fahrräder noch bedeutend gefährlicher sind als etwa Straßenbahnschienen. Es kam darum schon zu zahlreichen Unfällen. Ministerpräsident Altmaier von Rheinland-Pfalz, der vor kurzem durch den Ort fuhr, unmittelbar nachdem ein 19jähriger Banklehrling in den Schienen mit dem Fahrrad gestürzt und von einem überholenden Lastzug tödlich überfahren worden war, veranlaßte daraufhin, daß sämtliche Radfahrer beim Beginn der Schienen absteigen und mehr als einen halben Kilometer durch den Ort schieben müssen.

Die Brohltal-Eisenbahn-GmbH. als Besitzerin weigert sich, die Schienen zu entfernen, da sie ohne das Hafengleis nicht rentabel arbeiten könne. Sie fordert, daß die Schienen am Rheinufer entlang verlegt werden, was wiederum die Gemeinde des Fremdenverkehrs wegen nicht will. Die Gemeinde weist darauf hin, daß über die Bahn nur ein Fünftel des Hafen-Umschlaggutes befördert wird und daß wenige Lastwagen die Funktion der Bahn übernehmen könnten, zumal ohnehin schon etwa die Hälfte des Bahngutes vor dem Ort von Lastwagen in Bahnwaggons umgeladen werde. Man debattiert und prozessiert hin und her, und ein Ende ist noch nicht abzusehen. So fährt die Bahn immer noch, und weiter stürzen Motorrad- und Rollerfahrer auf den Schienen! A. S.



ALEXANDER hat Format.....

nicht nur als ein technisch gelungenes Automobil. Für ihn spricht mehr: seine zeitlos klare, moderne Form, die durchdachte und geschmackvolle Ausstattung und nicht zuletzt das Bewußtsein des Vertrauens und der Sicherheit, das dieser Wagen verleiht. Wer einen ALEXANDER fährt, beweist Geschmack und reifes Urteil. Viele technische Vorzüge gehören beim ALEXANDER ebenso zu den Selbstverständlichkeiten wie ein ausgedehntes, werkgeschultes Kundendienstnetz. Darum: WER SICH MEHR LEISTEN WILL, FÄHRT EINEN ALEXANDER.

LLOYD 600 Standard 3580 DM • LLOYD ALEXANDER 3780 DM • 78 DM für Heizung a. W. 4-Gang-Vollsynchrongetriebe 200 DM

LLOYD

Alexander

LLOYD

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR

Dieses **PÖNA**
Batterie-Ladegerät
lädt jede Batterie. Es ist geeignet zum Laden von Handlampen, Motorrad-, Weidezaun-, PKW-, LKW- u. Schlepper-Batterien v. 2–12 Volt, Ladeleistung bis 2 Amp. Das Gerät ist weitgehendst kurzschlußfest. Preis DM 25.- Rückgaberecht bei Nichtgef. Lieferung per Nachnahme.

Hersteller:
Karl Timmerbeil, Gerätebau, Ennepetal-Milspe.
Gegr. 1856

GEPÄCKTRÄGER „die neue Form"
rostfrei chromatisiert, zu allen bekannten Wagentypen, fix in Regenrinne abgepaßt.
VW Reklame . 100/75 cm 59.–
VW flach (Bild) 100/84 cm 69.–
VW flach (Bild) 100/104 cm 85.–
Lloyd, Goggo, Fiat 600 . 59.–
Opel Rekord, Simca . . . 68.–
Ford Taunus, Fiat 1100 . . 72.–
Opel Caravan . . . . ab 120.–
VW Bus . . . . . ab 132.–

VW-Heck als **SKI- und GEPÄCKTRÄGER** nur DM 49.–

Erhältlich im Autozubehörhandel. Gratisprospekt: **Robert Ochsner GmbH.**, Autogepäckträgerfabrikation Konstanz, Turnierstr. 19

FREILUFTGARAGEN

Isetta 49.–, Lloyd 69.–, VW 75.–, DKW 82.–, Rekord, Ford, Borgward 91.– und viele andere. DBGM. aus vieltausendfach bewährtem, besonders kräftigem, kältebeständigem Plastic-Stoff mit 4 Entlüftungen und ges. gesch. Gummizügen. 1 Jahr Diebstahlversicherung. Garantie. **Kein direktes Aufliegen bei Verwendung der Spezial-Voll-Ventilations-Matte**

AUTO-HEIZKISSEN DM 21.–; dopp. DM 43.–; Heizdecke DM 40.–
GÜNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung,
Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburger Straße 6, Ruf 87 63 02

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text in „das AUTO, MOTOR und SPORT" auf, und zwar

×

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse* — unter Chiffre* — erscheinen.
**Nichtgewünschtes ist gestrichen.*

Name:

Ort: Datum:

Straße: Nr.:

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf
Kennzifferanzeigen
bei Zuschriften auf
Chiffreanzeigen
bei Bewerbungen auf
Stellenangebote
bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!

Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interesse nicht vergessen werden!

ALFA ROMEO

Alfa-Romeo-Giulietta-Sprint-Veloce, Coupé, Bauj. 56, rot, aus 1. Hand, 33 000 km; Giulietta-Sprint-Spyder 57, schwarz, 2300 km; 1900 Super-Limousinen 55/56, sehr gut erhalten, ab DM 5900.–! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5341/1460

BMW

BMW-Ersatzteile
für ältere Typen ab Lager
A. Fischer, Maschinenbau
München 13, Heßstraße 4, Telefon 2 07 09

BMW 507, Coupé u. Roadster, Bauj. 57, weiß, 15 000 km, günstig zu verkaufen. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5342/1461

326 oder **327** Cabr. oder **328** Lim., Cabr. evtl. **501** Unfallwag., außerdem **Veritas**-Sportkarosserie zu kaufen gesucht. Angebote unter 5934 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5351/1461

327 zum Ausschlachten als Ersatzteile gesucht. Auch ohne Bereifung und Motor. Preisangebote an Auto-Pohl, Wuppertal-Barmen, Samoastr. 3. 5349/1461

BORGWARD

Isabella TS, 41 000 km, Juli 56, fischsilbergrau, rotes K.-Leder, Radio Blaupunkt F., Ww.-Reif. u. 2 M + S, Abarth-Auspuffanl., Lenkschloß, Nebell., Fanfare, Rückfahrlicht, Scheibenwascher u. a. Extras, erstkl. Zustand, gepfl. n. Scheckheft, Festpreis DM 5600.–. Angebote unter 5935 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5352/1461

Isabella TS, 56, silbergrau, Bestzustand, mit viel Zubehör, Neupreis über DM 10 000.–, zu verkaufen. VW wird in Zahlung genommen. Goebels, Düren (Rheinl.), Ruf 40 10. 5394/1465

Suche Isabella TS-Coupé. Ausführliche Angebote unter 5936 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5353/1461

BUGATTI

Suche 8-Zylinder-Sportwagen 2 Liter oder 2,3 Liter, nur original und gut erhalten. Angebote unter 5933 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5350/1461

„Rennwagen" zu kaufen gesucht. Angebot an Herbert Hammerschmidt, Mettmann, Düsseldorfer Str. 5354/1461

Zwei Typ 44 (Cabriolet und Coupé), fahrbereit, gegen Gebot abzugeben. Herbert Hammerschmidt, Mettmann, Düsseldorfer Straße. 5355/1462

FERRARI

Ferrari
GT 250 Granturismo-Coupé 58 – der Wagen für den anspruchsvollsten Fahrer: 12 Zyl. – 240 PS – 3 Ltr. – Verbr.: 16 l/100 km – Spitze: über 250 km/st! Auskunft unverbindlich durch

Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5347/1461

FIAT

600, Baujahr 1956, hervorragender Zustand, 20 500 km, bestens gepflegt, DM 3300.–! Angebote an Hans Schulz, Alfeld (Leine), Hildesheimer Straße 75 5356/1462

Verkaufe 600, Bestzustand, 29 000 km, Bauj. 56, 2farbig, adriablau / cortinagrau, mit Abarth-Auspuff, 2 Bosch-Nebellampen, Bosch-Heizung, Kühlerjalousie und Fernthermometer, Dachgepäckträger, Ww.-Reifenbl. u. weiteres Zubehör. Preis DM 3300.–. R. Kretschmer, Nürnberg, Glockenhofstraße 28. 5357/1462

1100 TV, 55 000 km gelaufen, zweifarben, Schonbezüge, Nebellampen. Mich. Bässgen, Opel-Großhändler, Siegburg, Frankfurter Straße 3–7. 5398/1465

JACUAR

JAGUAR-Importeur
P. Lindner, Frankfurt am Main
Service und Ersatzteillager:
Leipziger Straße 88, Tp 77 90 88
Verkauf und Verwaltung:
Blittersdorffplatz 39, Tp 33 61 67

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M.-Höchst, Brüningstraße 32. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 5358/1462

MERCEDES

300 SL, 48 000 km gelaufen, silber, aus Privathand zu verkaufen. Evtl. wird VW in Zahlung genommen. Albert Fett, Greifental (Krs. Wetzlar), Haus Waldschlößchen. 5360/1462

Mercedes 300-Automatic-Lim. 57, grau, Schbd., Radio, Ww.-Rf., 1. Hand, 13 800 km; Merc. 300-Automatic-Lim. 55, schwarz, 76 000 km; Merc. 300 b-Limousinen 54, ab DM 3800.–; div. Merc. 300 SL-Coupé u. Roadster; Merc. 300 S-Coupé 52, schwarz, Mex.-Radio, Ww.-Rf., At.-Motor, 10 000 km; div. preisw. Merc. 300 D- u. 300 S-Cabrios; Merc. 220 A-Cabrio 55, grün, graues Leder, Mex.-Radio., Ww.-Rf., 1. Hand, 88 000 km, At.-Mot. 3000 km; Großauswahl in sämtl. anderen Merc.-Typen. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. Europas größtes Gebrauchtwagenhaus. 5343/1461

Suche 190 SL, 56/57, von Privat, bis 11 000 oder Unfallwagen. Fritz Dieterle, Mannheim, Augusta-Anlage 30, Telefon 4 17 98. 5397/1465

190 SL, Bj. 56/57, unfallfr., sucht bar v. Privat Otto Görn, Düsseldorf, Scheurenstr. 4, Tel. 2 80 55. 5359/1462

190 SL aus Privathand zu kaufen gesucht. Angebote an Herrn Rudolf Kaiser, Endingen a. K. (Baden), Bachstraße 7. 5399/1465

Der **TURBOMAX**-Fensterventilator verhindert und beseitigt das Beschlagen der Heckscheibe im Auto. Im Sommer bringt er vorn an der Windschutzscheibe dem Fahrer Kühlung. Einfache Saugerbefestigung. 6 o. 12 V. Preis DM 10.— Nachn. Rückgaberecht bei Nichtgefallen innerhalb 4 Wochen.
KARL TIMMERBEIL
Gerätebau
Ennepetal-Milspe
gegr. 1856

VW Ford · Fiat · Mercedes DKW · Opel u. a.
Reparatur-Anleitungen
Großformat - viele Bilder - Tabellen
jede Marke einzeln ..... DM 7,80
VW-Doppelausgabe ..... DM 14.20
L. u. P. Wehrmann, Konstanz, Postfach

BESTELLSCHEIN
Name: .....
Ort: .....
Straße: .....
Postscheckkonto Stuttgart 861 20 oder Nachnahme

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR und SPORT

Keiner will haften!

Wer haftet bei Glatteis-Unfällen? Diese Frage interessiert gerade jetzt jeden Verkehrsteilnehmer. Nach ständiger Rechtsprechung ist der Träger der Straßenbaulast verpflichtet, die Straße in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten. Verletzt er schuldhaft diese Pflicht und entsteht einem Verkehrsteilnehmer daraus ein Schaden, so muß der Wegeunterhaltungspflichtige unter dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung gemäß § 823 ff. BGB dafür aufkommen. Bei Glatteisunfällen ist – so erklärt die Juristische Zentrale des ADAC – die Rechtslage allerdings eine andere. Vereiste Straßen sind nicht ohne weiteres den „Straßen in verkehrsgefährdendem Zustand" gleichzusetzen, da eine allgemeine Streupflicht auf Fahrbahnen weder innerhalb noch außerhalb geschlossener Ortschaften besteht. Eine allgemeine Streupflicht besteht nur auf Bürgersteigen.

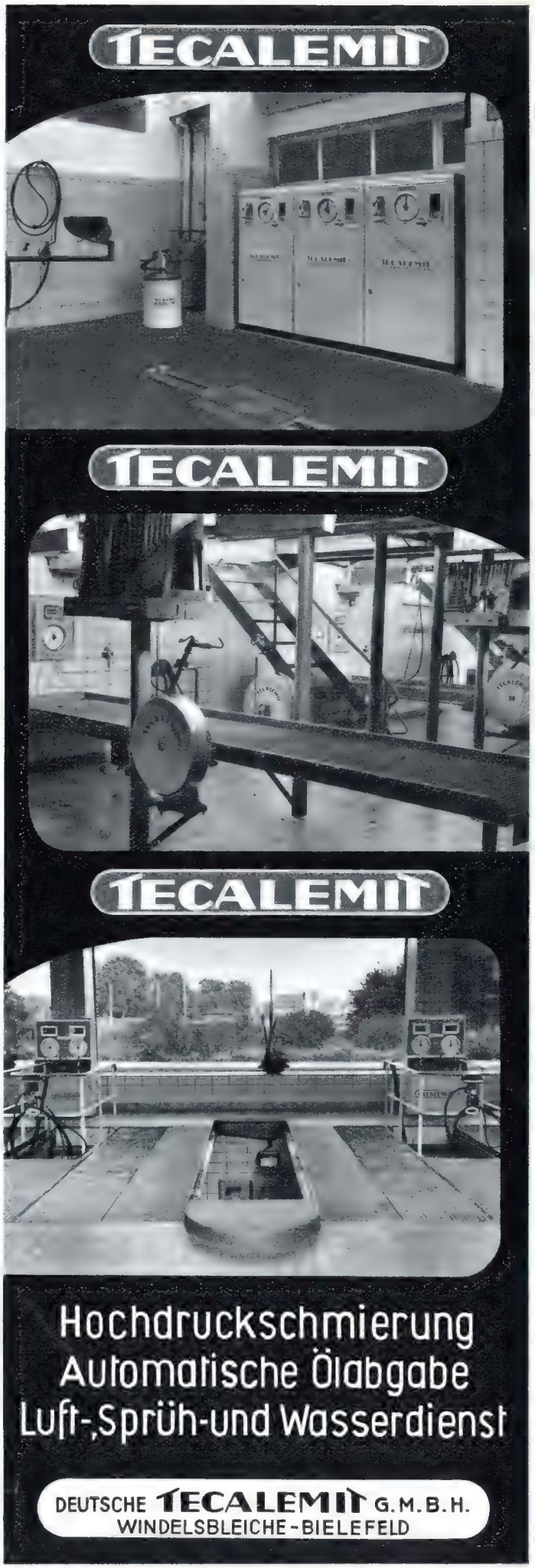
An diesem Rechtszustand hat auch das Bundesfernstraßengesetz nichts geändert. Zwar soll der Träger der Straßenbaulast die Bundesfernstraßen (Bundesstraßen und Autobahnen) nach besten Kräften bei Schnee- und Eisglätte räumen und streuen, jedoch besteht auch hier keine allgemeine Rechtspflicht. Wie die Gerichte wiederholt ausgesprochen haben, bleibt es dem Kraftfahrer überlassen, ob er bei vereisten Straßen fahren will; er fährt deshalb grundsätzlich auf eigene Gefahr. Nur ausnahmsweise wird eine Streupflicht bejaht, wenn sie durch eine besondere Straßenpolizei-Anordnung vorgeschrieben ist, oder ein besonderes Bedürfnis eine solche gebietet. Wann ein besonderes Bedürfnis vorliegt, ist Tatfrage und muß von Fall zu Fall entschieden werden. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse, die Größe der in Frage stehenden Gemeinde und die Dichte des Verkehrs zu berücksichtigen. Handelt es sich etwa um eine viel befahrene, stark abschüssige Straße, um eine gefährliche Kurve, Brücken usw., so wird man vom Instandsetzungspflichtigen das Bestreuen mit abstumpfenden Mitteln verlangen können. Kommt er schuldhaft der Streupflicht nicht nach, so müßte er für einen dadurch verursachten Schaden aufkommen.

Bei Erhebung einer Schadenersatzklage aus einem Glatteisunfall ist nach Auffassung des ADAC größte Vorsicht geboten, da eine allgemeine Streupflicht nicht besteht. Die Beweislast für das Vorliegen eines besonderen Ausnahmefalles hat stets der Kläger zu tragen, und das ist immer mit hohen Kosten verbunden.

Angesichts dieser juristischen Sachlage gibt der ADAC allen Kraftfahrern den Rat, bei Glatteis besonders vorsichtig zu fahren und immer den nötigen Abstand halten! ADAC-Information

200 000 Kubikmeter Schnee bewältigt

Alle Zufahrtsstraßen nach Badgastein und sämtliche Parkplätze, auf denen 10 000 Fahrzeuge untergestellt werden können, waren vom Schnee geräumt, als am 1. Februar die alpinen Ski-Weltmeisterschaften begannen. Acht große Parkplätze wurden in unmittelbarer Nähe der Schauplätze der Wettkämpfe geschaffen. Der kleinste dieser Parkplätze mißt 3000 m², der größte 42 000 m². Das Gesamtausmaß aller Parkflächen beträgt etwa 120 000 m². Da in den letzten Tagen noch 80 cm Neuschnee fielen, mußten rund 100 000 m³ Schnee bewegt werden. Der Schnee blieb jedoch in der Regel nicht dort liegen, wohin ihn die Schneepflüge schoben und die Schneefräsen schleuderten; er mußte anschließend noch einige Male „umgelegt" werden. Es wurden daher schätzungsweise 200 000 m³ in 7–8-stündiger täglicher Arbeit bewältigt. Diese Riesenarbeit übernahm eine Kolonne von UNIMOG-Fahrzeugen mit Schmidt-Schneeräumgeräten und ein mit einem Keilschneepflug ausgerüsteter Mercedes-Benz L 312. Die sich hartnäckig durch den Schnee wühlenden UNIMOG gehörten der Gemeinde Badgastein und der Salzburger Landesregierung und wurden durch zahlreiche weitere Arbeitsfahrzeuge verstärkt, die Mercedes-Benz und die Spezialfabrik für Schneeräumgeräte Schmidt in St. Blasien dem Organisationskomitee der FIS-Weltmeisterschaften zur Verfügung gestellt hatten.



PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.

403 Peugeot

KREFELD
Ostwall 103–105
Telefon 2 81 71

KUNDENDIENST
und
ERSATZTEILLÄGER
an allen
größeren Plätzen

Kraftfahrzeugimporte

PORSCHE

Gebr. Porschewagen!
Ständig günstige Angebote. Fragen Sie bei uns an. Wir können Ihre Wünsche erfüllen. Porsche-Generalvertret. Petermax Müller GmbH., Hannover, Podbielskistr. 306, Telefon 69 11 51. 5369/1463

Unfallwagen bis 1,5 Ltr. ohne Extras (Radio etc.) gesucht. Evtl. älterer Rennsportwagen. Frederic Meyer, Bad Homburg, Georgenfeld 13. Tel. 46 91. 5367/1462

Cabrio 1,6 Super, Baujahr 1957, metalleffektblau, rote Lederpolster, Radio, eingeb. Nebellampen, 20 000 km, Liebhaberfahrzeug, wegen Familienultimatum 20% unter Neuwert zu verkaufen. Angeb. unt. 5937 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5363/1462

Cabrio/Coupé, nur mit Synchron-Getriebe, kauft gegen bar. Ausführliches Angebot unter 5939 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5366/1462

Bis **1600,** möglichst Super, gesucht. Bis ca. DM 6000.—, Angebote unter 5938 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5364/1462

Motor 1500 mit Werkg., 8000 km gelaufen, für DM 1300.–, Vollsynchron-Getriebe neuw. für DM 700.–, Duplex-Bremsanl. für DM 300.– u. a. Teile verkauft H. Scheer, Koblenz (Rh.), Gneisenaustraße 2. 5361/1462

Suche Motor, 1500 oder 1600 ccm. Normal oder Super. Nur in Ia Zustand. Angebote unter 5949 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5395/1465

Verkaufe 1,3 Coupé, weiß, Radio, in gutem, gepfl. Zustand, DM 4750.–. Näheres u. Foto: Hans Lehnen, Bad Godesberg, Friesdorfer Straße 71. 5365/1462

Carrera-Coupé 1500 GS, mit Schiebedach, unfallfrei, unter 10 000 km, umständehalber abzugeben. Angebote unter 5940 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5370/1463

1600-Coupé, 1957, 12 600 km, silbergrau, Exp.-Stoßstangen, Speedster-Zierleisten, gepfl. Wagen, umständehalber für DM 10 750.– zu verkaufen. Gramling, Radolfzell (Bodens.), Konstanzer Straße 48. 5362/1462

Porsche-Carrera-Cabrio 56, rot, gelbes Leder, 1. Hand, 32 000 km; Carrera-Coupé 56, rot, Radio, 33 000 km, At.-Motor 4000 km; Carrera-Coupé 55, silber, Lederpolster, Radio, At.-Motor, 18 000 km; Porsche 1600-Coupé 56, schwarz, 1. Hand, 46 000 km; 1500-Coupé 54, grün, 68 000 km; 1300-Coupé 55, grau, Stahlschbd., Ww.-Rf., 1. Hand, 77 000 km. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5344/1461

1,3 Liter-Motor, bisher in VW-Cabriolet gefahren, ca. 20 000 km gelaufen, etwas reparaturbed., für DM 500.– zu verkaufen. Helmut Lisken, St. Goar/Rhein, Hotel Traube. 5368/1463

Verkaufe Motor 1500, Hirth-Welle, einbaufertig, VW-überprüft, Leistung tadellos. Hans Köster, Bad Godesberg, Telefon 32 52. 5392/1464

TRIUMPH

Triumph TR III
Sportwagen mit Coupé-Aufsatz
Schnellgang, Drahtspeichenräder, erstklassig, weit unter Neupreis.
Fendler & Lüdemann, Hamburg,
Süderstraße 141 · Telefon 244455 5371/1463

VW

Besser fahren mit dem Volkswagen. Arthur Westrup schrieb dieses Handbuch für VW-Fahrer, das nun schon in der 5. Auflage vorliegt. Es steckt voller Kniffe und Tips aus der Praxis und gehört zum VW wie der Führerschein und die Zulassung. 260 Seiten mit 200 Abbildungen. Ganzleinen DM 12.80 + 70 Pfg. Porto. Postkarte genügt, wir liefern sofort. MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

VW-Zweiverg.-Anlage mit Luftfilter DM 140.– verkauft August Lieb, Friedrichshafen, Scheffelstr. 33. 5372/1463

Suche dringendst VW-Cabrio, auch unfallbesch., bis zu DM 1500.– bar. Bauj. bis 53. Angeb. unter 5941 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5373/1463

VW-Standard, Sept. 55, ca. 56 000 km, bestgepflegt, aus 1. Hand zum 1. 3. 1958 zu verkaufen. Lang, Unna, Lortzingstraße 29. 5374/1463

WOHNWAGEN

Wohnwagenanhänger gesucht! Rudolf Hahne, Zorge (Südharz). 5375/1463

Ganzmetall-Wohnwagen, selt. schön, Leichtm. nat., fast neu (1 J. alt), mit 4 Schlafpl., Herd mit Bratr. (Allesbr.), Dunl.-Polsterbänken, Kleider-, Geschirrschrank usw., Spüle, Licht- u. Stromanschl., 4 gr. Fenster, Stehh., sehr geräumig, mit Torsionsfedg. zugel. (bis 750 kg) u. verst., verkauft für DM 4600.–. Angeb. unt. 5942 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5376/1463

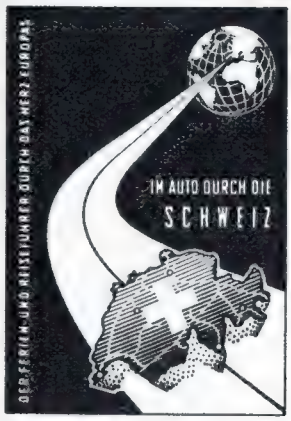
VERSCHIEDENE

Suche: „Thunderbird", „190 SL", „300 SL" oder „Borgward-Coupé" sofort gegen bar zu kaufen. Angebote erbeten unter 5947 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5386/1464

Opel-Kapitän, Baujahr Juli 1956, Lackierung grün, mit Schiebedach, 55 000 km gelaufen, **Preis DM 4500.–; Borgward Isabella,** Bauj. November 1955, Lackierung beige, ca. 35 000 km gelaufen, **Preis DM 4000.–;** des weiteren stehen 2 Borgward TS (18 000 u. 30 000 km) zum Verkauf. J. Wilberz, Ing., Vertretung der Daimler-Benz AG., M.-Gladbach, Krefelder Straße 180, Abtlg. Gebrauchtwagen, Telefon 2 50 51. 5393/1464

WELLBLECH-GARAGEN
Fahrrad- und Motorradständer BPa.
Stahlbau Gebr. Wahl
SIEGEN/WESTF. · Fludersbach 60

Lötapparate
Lötkolben, Lötpistolen für Acetylen Propan Leuchtgas. Prospekte kostenlos
PERKEO-WERK Abt. AU
Ludwigsburg/Württ.



Schweiz-Reisende
sind begeistert über den Reiseführer IM AUTO DURCH DIE SCHWEIZ mit

- **200 Photos**
- **ausgearb. Reise-Vorschlägen**
- **Strecken- u. Ortsbeschreibg.**
- **Kilometerangaben**
- **Entfernungstabelle**
- **Strassenkarten**
- **Stadtpläne**
- **Zollbestimmungen**
- **Hotelführer**
- **vielen Hinweisen und Tips!**

Schutzgebühr DM 2,—, also so gut wie kostenlos! Auch Sie werden begeistert sein: „Im Auto durch die Schweiz" ist prima! - Bestellen Sie noch heute durch Postkarte an

Verkehrs- u. Industrie-Werbung
Weil am Rhein-Otterbach 11

Wichtiger Hinweis
für unsere Postabonnenten
Wenn Sie „das AUTO, MOTOR und SPORT" unregelmäßig oder mit Verspätung erhalten, dann reklamieren Sie bitte zunächst bei Ihrem Postamt.
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE
Vertriebsabteilung

Hallo-wir zelten!
GUGEL bringt die modernsten Zelte für Camping u. Touristik, Spezial Autozelte, u. die neue Vollentlüftung. Zweier-Hauszelt schon ab DM 82.- Ratenzahlung. Ansichtssendung für 3 Tage.
Neuer Katalog gratis

GUGEL-ZELTE Nr. 301 FREIBURG i. BR.

KOMPOSIT GARAGEN
mit Edelspritzputz
ortsfest u. transpt.
liefert
schlüsselfertig
Sondermann & Bücking (16) Alsfeld/H.
Verkaufsbüros: Düsseldorf, Adlerstraße 4, Ruf 14722 · Stuttgart-N, Gunterstalstr. 1, Ruf 81004

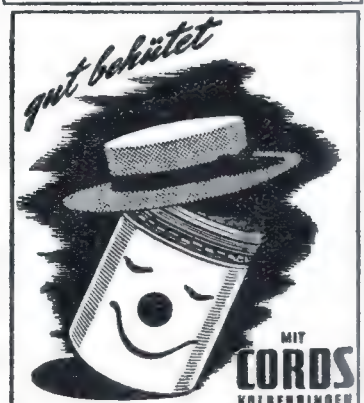
Lift-Hebetor
für Garagen und Hallen
neuartig, einfach zu bedienen und preisgünstig.
Fordern Sie Unterlagen von
Carl Husemann, Dortmund
Evinger Straße 92

Verzinkte Stahlgaragen
feuerfest und sicher,
Reihengaragen
Weißtalwerk Zimmer & Co.
Niederdielfen bei Siegen, Postfach 20

Eugen Joch, Hannover, Stöcken, Gemeindeholzstr. 35c

Sprinkenhof 2 · Fernruf 33 28 57 59

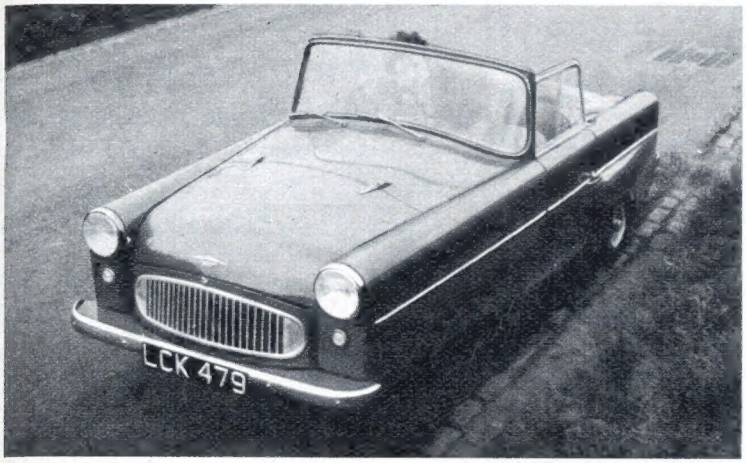
Freude und Erholung
auf dem Wasser mit
EVINRUDE-JOHNSON
Außenbordmotoren
Importeur
ERNST O. HESSE · DÜSSELDORF
Grafenberger Allee 325 · Ruf 63980



bis 90% Ölersparnis
Der Ring mit der doppelten Spannung
Die Verjüngungskur für jeden Motor!
Bezugsnachweis durch:
Howaldt & Söhne - Lübeck

Abt. 188, Weidenau/Sieg

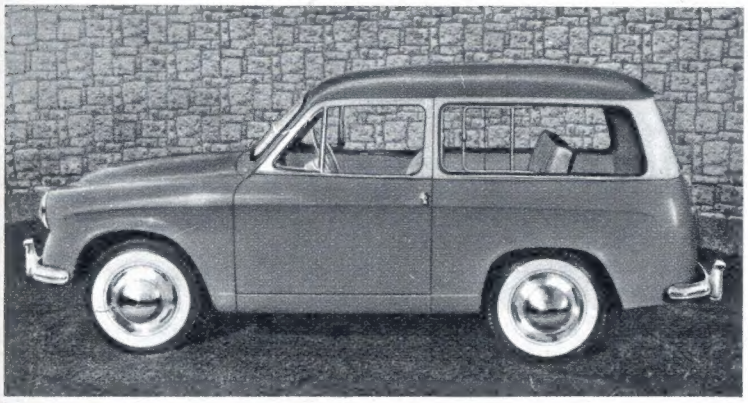
Aus England



Bond Minicar Mark E

„A British answer to the egg-shaped Continental bubble-cars", nennt man stolz diese neue Ausführung des Bond Minicars. Die eiförmigen kontinentalen bubble-cars freilich täuschen immerhin nicht vier Räder vor, wenn sie nur drei haben. Das Minicar soll mit einem 197 ccm Villiers-Zweitaktmotor eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/st erreichen, als Dauergeschwindigkeit werden allerdings nur 60 km/st angegeben.

Foto: Wilkins



Hillman-Husky

Auf vergrößertem Radstand baut jetzt Hillman eine neue Ausführung des Husky-Kombiwagens. Hecktür, Innenraum und Nutzlast wurden vergrößert. Der 1390 ccm-Motor leistet jetzt 43 PS.

Goggomobil-Transporter in Serie

Die ersten 100 Goggomobil-Transporter wurden an die Bundespost geliefert. Die kleinen Autos haben serienmäßig Schiebetüren und dürften sich schon ihrer Wendigkeit wegen – als Wendekreis werden 7,5 m angegeben – gut für den Stadtbetrieb eignen.

Hansaplast Beiersdorf

***Hansaplast gehört in jeden Handschuhkasten!* –**

Denn kleine Wunden, Risse, Schrammen oder Hautabschürfungen kann man überall bekommen, ob man geschäftlich unterwegs oder auf „Sonntagstour" mit der Familie ist. Hansaplast, der Wundschnellverband „Original Beiersdorf", ist hochbakterizid, blutstillend und heilungfördernd. Hansaplast schützt vor Schmutz, Infektionen und schmerzhafter Berührung.

5 K 25

MODERNE MÄNNER

sehen stets gepflegt — gut rasiert aus. Und sie wissen: Elektrorasieren ist bequemer. Weil man keine Klinge und kein Messer mehr braucht. Also auch das lästige Vorher-Einseifen wegfällt. Außerdem ist Elektrorasieren auch billiger. Denn: Wußten Sie schon? — Rasieren nach Väter-Sitte kostet allein an Klingen, Seife und anderem Zubehör jedes Jahr runde 60 Mark. Elektro-Rasieren aber ist bequemer. Weil man an Zeit spart. Und die Gesichtshaut geschont wird.

Kein Ärger mehr

Freuen Sie sich darauf, denn was vorher nur ein Vergnügen für wenige war, weil Elektro-Rasier-Apparate teurer waren, ist jetzt jedem möglich. Der anhängende Berechtigungsbon verbürgt Ihnen das Recht, einen wunderschönen Remington-„Four-Most" im eleganten Lederetui für DM 66.— (frei Haus!) auf Probe anzufordern. Und damit erhalten Sie einen Qualitäts-Apparat, der schon von über 20 Millionen Männern in der ganzen Welt erprobt wurde. Außerdem haben Sie noch den günstigen Vorteil, daß Sie sich die Bezahlung in kleinen Raten so einteilen können, wie es Ihrem Portemonnaie am angenehmsten ist. Wenn Sie diese günstige Gelegenheit gleich ausnutzen, sparen Sie sich schon in wenigen Tagen alle die lästigen Vorbereitungen für das tägliche Rasieren und sehen überall — zu jeder Gelegenheit — gut rasiert — also gepflegt aus.

Schicken Sie kein Geld!

Wenn Sie den anhängenden Berechtigungsbon benutzen, können Sie sich erst einmal zu Hause *10 Tage* lang kostenlos zur Probe rasieren. Nur wenn Sie davon hell begeistert sind, schicken Sie uns danach die kleine Anzahlung von DM 6.60 und jeden Monat die kleine Monatsrate, die weniger als den Gegenwert von zwei Zigaretten täglich für Sie ausmacht. Wenn Sie diesen echten Vorteil nicht ausnutzen wollen, lieber weiter jedes Jahr Geld für Rasierseife, Klingen, blutstillende Stifte usw. ausgeben wollen, schicken Sie den Apparat einfach zurück. Wer gleich den Berechtigungsbon ausfüllt (aber kein Geld mitschicken!), wird schon in wenigen Tagen feststellen, wenn er sich ans Kinn faßt, daß von seinem Bart nach einer Elektro-Rasur auch nicht mehr die kleinste Spur zu spüren ist. Machen Sie selbst die Probe auf Kosten von Andresen, Abt. 864 TM, Hamburg 1, Postfach.

BERECHTIGUNGS-BON

Der Einsender dieses Bons ist berechtigt, den Elektro-Rasierer Remington-„Four-Most" einschließlich Lederetui und allem Zubehör zusammen für DM 66.— völlig unverbindlich daheim auszuprobieren und sich damit *10 Tage auf Probe* zu rasieren, ohne daß er dafür auch nur einen Pfennig bezahlt. Erst *nach 10 Tagen* Probezeit die kleine Anzahlung von DM 6.60 überweisen oder zurückschicken. Die Lieferung erfolgt auf jeden Fall frei Haus.

Andresen, Abt. 864 TM, Hamburg 1, Postfach

Name: _____

Wohnort: _____

Straße: _____

AMERIKANISCHE WAGEN

Amerikanische Wagen aller Baujahre und Fabrikate zu besonders günstigen Preisen im Angebot! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 5346/1461

CADILLAC

Cadillac-Coupé 57, Typ 62, 2türig, 1. Hand, 4700 Meilen; Cadillac-Fleetwood-Lim. 58, sämtliche Automatic, neu!; Cadillac-Cabrio 56, schwarz, Radio, Ww.-Reif., 1. Hand, 24 000 km; Cadillac-Coupé 51, 2türig, 69 000 Meilen, gepflegter Zustand, sehr preiswert. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 5345/1461

DODGE

Dodge – ein Automobil, wie man es sich schöner, komfortabler und technisch fortschrittlicher nicht denken kann. Die 58er Modelle stehen vorführbereit!

Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5348/1461

STUDEBAKER

Champion, Bauj. 54, 2,8 l, 85 PS, zweifarbig, creme-blau, für DM 2900.– zu verkaufen. Angebote unter 5951 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5400/1465

UNTERRICHT u. AUSBILDUNG

Fahrlehrer-Fachschule
Gerhard Klein
Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger
Nordring 15, **Gütersloh/W.,** Ruf 45 66

Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfahrung in der Fahrlehrer-Fachausbildung. Erstklassige Referenzen und beste Erfolgsnachweise bei **modernstem Lehrmaterial.**

22 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **FAHRLEHRERAUSBILDUNG** **Führerscheinferienkurse seit 1937**
Fahrschule **Bode, Seesen**/Harz.

Vorbereitung zur
Fahrlehrerprüfung

Lehrgangsbeginn 11. April, 5 Monate. DM 700,—. Ausbildung freitags ab 17 Uhr und samstags ganztägig. Teilnehmerzahl beschränkt.

FAHRSCHULE AM RING, Nürnberg,
Frauentorgraben 43-45 Ruf 24425 und 61625

VERSCHIEDENES

Für Sammler abzugeben – bis 15. 3. – „das AUTO, MOTOR und SPORT", Jg. 1949–1957. Ang. an W. Wieland, Oberwiehl (Bez. Köln), Kampstr. 1. 5378/1463

Jahrgänge 1949–1957 „das AUTO, MOTOR und SPORT" günstig abzugeben. Georg Brunzel, Senne I Nr. 432 (Sennehof), Post Brackwede (Westf.). 5381/1464

Billstein-Kran
8 Tonnen Tragkraft,
gebraucht gesucht.

Betonwarenfabrik
JOS. STEWING
DORSTEN
Barbarastraße 50

5387/1464

Stahlblechgaragen, ca. **DM 25.–** monatliche Abzahlung, Auto-Egen, Hamm i. Westf., Postfach 131.

Hochdruck-Fettpistolen, Fabrikat Wanner/Schweiz, Inhalt 80cm³, preisgünstig abzugeben. Angebote unter 5950 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5396/1465

Verk. neuw.: 2 Verg. 40 PICB u. Leitungen, 2 Ansaugstutzen 1600 Super Porsche u. 1 Gebläsegehäuse. Wägner, Rüsselsheim, Darmstädter Str. 69, Tel. 416. 5380/1463

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Winterartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für Kfz-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Autoprospekte, 1925–1950, aller Typen, von Sammler gesucht, Zustand gleich. Angeb. u. Preisford. an Robert Fuchs, Frankfurt a. M., Freseniusstr. 7. 5383/1464

Kamera, 24 × 24, Zeiss-Tessar 1:3,5, Verschl. 1–1/300 sec, DM 79.–; elektr. Belichtungsm., neu DM 38.–. Angebote unter 5945 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5382/1464

Studioplattenspieler
Type 930

neuwertig, Geschwindigkeiten 78, 45, 33⅓ U/min, zwei dynamische Tondosen für Normal- und Mikrorillen, eingebauter Entzerrerverstärker, DM 1920.—, aus privater Hand umständehalber zu verkaufen.

H. Siegele, Baden-Baden, Hopfenstr. 3

5391/1464

Judson-Kompressor für VW, in gutem Zustand, zu kaufen gesucht. Angeb. unter 5944 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5379/1463

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichsgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Telefon 25 22. 5385/1464

Wir möchten mit Herstellern von **Auto-Kennzeichen aus Kunststoff** mit dem VGS-Apparat der Fa. Sendler zwecks Gedankenaustausch in Verbindung treten. Zuschriften unter 5946 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5384/1464

STELLENANGEBOTE

Versierter
Automobilverkäufer

für ausbaufähiges Gebiet, bei Eignung in Dauerstellung **per sofort oder später gesucht.** Bewerbungen mit Lichtbild, Zeugnis und Lebenslauf an Hugo Brombach, Borgward- und Goliath-A-Händler, Rheinfelden, Telefon 394. 5389/1464

„das AUTO, MOTOR und SPORT"

sucht für die Redaktion einen intelligenten, autobegeisterten jungen Mann, der sich zunächst in den Routinebetrieb einarbeiten u. später selbst Redakteur werden soll. Erforderlich sind technisches Einfühlungsvermögen, völlig sichere Beherrschung der deutschen Sprache, vor allem aber wirkliche Begeisterung für einen ebenso interessanten wie ausaussichtsreichen Beruf. Bewerbungen an Vereinigte Motor-Verlage, Stuttgart, Postfach 1042.

Automechaniker für Südafrika.
Volkswagen-Spezialisten und Autoelektriker gesucht.

Anfangswochenlohn DM 165.–, bei Bewährung steigend auf DM 210.–, Einreisegenehmigung und Bevorschussung der Fahrtkosten werden von uns geregelt. Bewerbung von nur erstklassigen Fachleuten mit Lebenslauf, Zeugnissen und Lichtbild per Luftpost an Capital Motors (Pty.) Ltd., VW-General-Vertretung, P. O. Box 24, **Pretoria.** 5390/1464

STELLENGESUCHE

2 junge Kfz.-Mech. in ungekünd. Stellung möchten sich verändern, möglichst Ausland. Schweiz bevorzugt. Angebote unter 5948 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5388/1464

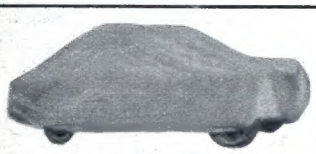
IMMOBILIEN

In Kaufbeuren, 33 Mille E., sind an der B 12 gelegen, erstkl. Lage, zu verpachten, vertauschen oder ggf. verkaufen: 2 Gebäude mit ebenerdig. Werkstatt- u. Lagerräumen, 400 und 300 qm, vielseitig verwendb., mechan. Werkstätten, Omnibusunternehmen usw., außerd. Nebenräume für Autospenglerei u. Spritzerei usw., Waschraum mit Lagerplätzen, sowie Räume für Büro. Wird evtl. auch geteilt abgegeben. Tankstellen-Bauplanung vorhanden, muß jedoch nicht gebaut werden. Ernstl. Interessenten melden sich mit Kapitalangabe unter 5943 über „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5377/1463

. . . vom großen Original
nicht zu unterscheiden

Kiehl-Präzisions-Modelle
Mercedes Typ 190 SL

KIEHL & CO
Landsberg-Kaufering
Erhältlich in allen guten Spielwarenfachgeschäften
Deutsche Spielwarenmesse Nürnberg, Stand 847



LUWEFA PLASTIK-GARAGEN
1 Jahr Garantie

Hitze- u. kältebeständig, klein faltbar und in bester Paßform nahtlos verschweißt, zählen zu den meistgekauften Folien-Garagen.
Sie sind besonders preisgünstig, da Ab-Werk-Lieferung.
Preise z. B. für **PERLIPLAST-GARAGEN**

Roller u. Krad	**15,80**	**Goggomobil**	**45,—**
dto. m. Beiwagen	**26,80**	**Lloyd u. Fiat 600**	**54,—**
Messerschmitt KR	**30,95**	**VW und DKW**	**58,—**
BMW-Isetta	**34,50**	**M 12 u. Rekord**	**69,—**

Per Nachn. mit RÜCKGABERECHT gegen Kaufpreiserstattung
Auf Wunsch kostenlos Prospekt und Materialmuster.
LUWEFA Abt. 2
Marl-Hüls, In den Kämpen 8, Tel. 2790

VW-REPARATUR-ANLEITUNGEN
Grossformat, viele Bilder, Einstelltabellen usw. (Doppelausgabe) DM 14.20
P. Wieland, Verlag-Vertretung, Drachenrebenweg 16, **Ettlingen**-Baden

Name: Vorname:
Adresse:
Nachnahme – Vorzahlung Postkonto, Karlsruhe 68366

Neue Bücher

Auto-Jahr

L'année automobile, Automobile Year, Ausgabe 1958. Edita AG., Lausanne; Auslieferung für Deutschland: Vereinigte Motor-Verlage GmbH., Stuttgart, Postfach 1042. 120 Seiten Großformat, 350 zum Teil mehrfarbige Fotos und Zeichnungen, in deutscher, englischer und französischer Ausgabe lieferbar, DM 25.–.

So sehr man versucht ist, die Bedeutung und die Zukunftschancen des Automobilsports negativ zu beurteilen: das eigentliche Geschehen war gerade im Jahr 1957 von einer Wucht und Dramatik, die manches vorausgegangene Jahr übertrifft. Freilich, die Krise ist unübersehbar, unglückliche Ereignisse wie bei der Mille Miglia des letzten Jahres tragen dazu ebenso bei wie das unsichere und wirklichkeitsfremde Verhalten der verantwortlichen Organisationen. Trotzdem ist es faszinierend, den Verlauf dieses denkwürdigen Jahres noch einmal nachzuerleben, und dazu bietet die neue Ausgabe des Auto-Jahr eindrucksvoll Gelegenheit. Sämtliche Grands Prix, die großen Sportwagenrennen und die Bergmeisterschaft sind in lebendigen Bildberichten dokumentiert, übersichtliche Rundentabellen veranschaulichen jeweils den genauen Verlauf. Ebenso fesselt auch der allgemeine Teil mit grundsätzlichen Aufsätzen zu Fragen der technischen Entwicklung und des Verkehrs, einer Zusammenstellung der Wagen des Jahres und einem reizvollen, farbig illustrierten Artikel über Bugatti. Man wird diesen Band, in Ausstattung und Inhalt ein Wertstück, auch in späteren Zeiten immer wieder gern zur Hand nehmen. R. S.

Autofahren und doch gesund bleiben!

Von Gerhard Denecke und Eberhard Seifert. Industrie-Verlags GmbH. Dr. Edgar Jörg, Wiesbaden. Mit vielen Bildern in Leinen DM 19.80.

Was der alte Professor Denecke zu sagen hat, geht jeden an, der Auto fährt. Doch, wie er es sagt, gibt seinem Buch den Charme. Es wundert einen dann auch nicht, zu erfahren, daß er zweimal den Erzählerpreis der „neuen linie" gewonnen hat. Sein Buch, dem als Appendix eine Reihe einschlägiger Fotos von Dr. Seifert angefügt sind, ist nützlich und amüsant. HUW.

Foto-Treffer im Schnee

Mit der Leica zum Wintersport. Von Lothar Rübelt. Umschau-Verlag, Frankfurt a. M., Stuttgarter Straße 20–22. 112 Seiten DIN A 5 mit 54 farbigen und Schwarz-Weiß-Fotos, Halbleinen DM 8.80.

Dieses Buch beginnt mit dem Ratschlag, man solle beim Fotografieren im Schnee zunächst mal alles schön festhalten, weil es kein Vergnügen ist, ein im 3 m tiefen lockeren Schnee verlorenes 500 Mark-Objektiv zu suchen. Alles, was danach folgt, ist ebenso vernünftig und brauchbar. Man merkt, daß hier jemand von einer Sache spricht, die er versteht. Es ist nicht so langweilig wie in vielen Fotobüchern, und es wird nichts Unmögliches versprochen. Auch nicht vom Kleinbildformat, obwohl es ein Leica-Buch ist. Lothar Rübelt, Sportfotograf von Kindesbeinen an, expliziert ohne Umstände und sehr verständlich eine Menge Foto-Grundsätze, die, obwohl er sich speziell auf Wintersportverhältnisse beschränkt, durchaus nicht nur für den Winter gelten. Seine Kapitel über Aufnahmen bei Rennen bringen beispielsweise die gleichen Grundsätze, die auch für das Fotografieren schnell fahrender Autos gelten (Bewegung eines Gegenstandes bei 90 km/st und $^1/_{1000}$ sec Belichtungszeit 2,5 cm!). Ein Buch, das sich unbedingt lohnt, wenn jemand gute Sport- und Landschaftsfotos machen will. An Beispielen, wie solche Fotos aussehen, fehlt es auch nicht. R. S.

Mein geliebter Sport

Von Richard von Frankenberg. Motor-Presse-Verlag, Stuttgart. Mit vielen Bildern; in Leinen DM 9.80.

Wer da glaubt, der ebenso gut fahrende wie schreibende Richard von Frankenberg versuche in seinem neuen Buche eine Philosophie der Freude an der schnellen Fortbewegung, wird enttäuscht. Nicht dagegen jene vielen, die von ihm lebendig und munter erzählte Erlebnisse aus sieben Jahren Autosport erwarten: die kommen voll auf ihre Rechnung. HUW

Straßenverkehrsrecht

von Johannes Floegel und Dr. Fritz Hartung, völlig neu bearbeitete 11. Auflage. Beck'sche Kurzkommentare, Band 5. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München 23, Wilhelmstraße 9. 1636 Seiten, 16 mehrfarbige Tafelseiten. Ganzleinen DM 45.–.

Der schon bekannte Kurz-Kommentar von Floegel-Hartung wurde neu bearbeitet und erheblich erweitert. Durch sorgfältige Verbesserung der Systematik wurde trotz der Fülle des Materials aus Gesetzgebung, Schrifttum und Gerichtspraxis weitgehende Übersichtlichkeit erreicht. Der Kommentar ist auch in erweiterter Form noch immer recht handlich und für den täglichen Gebrauch gut geeignet.

Straßenverkehrsrecht

Nachtrag zu Müller, Straßenverkehrsrecht. Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin W 35, Genthiner Straße 13. 64 Seiten kartoniert, DM 6.–.

Zum Großkommentar von Müller (siehe Heft 1/1957) erschien jetzt ein Nachtrag, der alle seit dem Erscheinen der 20. Auflage eingetretenen Änderungen berücksichtigt.

Die letzte Seite

Rettung

Obwohl bisweilen kritische Bemerkungen zu Worten und Taten von Polizisten am Platze sind, ist doch nicht zu verkennen, daß sich das Verhältnis von Publikum und Polizei in den letzten Jahren sehr verbessert hat. Man steht ja gemeinsam in der Front gegen die Alltagsschwierigkeiten, und die Polizei hat bei offiziellen Diskussionen häufig den Standpunkt der Praxis gegenüber allerlei schablonenhaften Patentrezepten vertreten. Wenn man bedenkt, welchen Torheiten sich die Polizei Tag für Tag gegenübersieht, so darf man ihr auch hin und wieder mal eine Torheit verzeihen – und anerkennen, wenn sie sich über ihre unmittelbaren Pflichten hinaus als Freund und Helfer bewährt. Unsere Bilder zeigen ein Beispiel:

Da fand eine Dame ihren auf einem Stuttgarter Platz geparkten Kapitän scheinbar rettungslos durch gedankenlose Mitparker eingeklemmt vor. Zum Glück kamen aber alsbald drei Freunde und Helfer vorbei, die mehr konnten, als bedauernd mit dem Kopf nicken und den bösen Parksünder aufschreiben: Hatte die Fahrerin bereits vor der Aufgabe kapituliert, den dicken Blechkasten millimeterweise aus der Lücke herauszuknöpfen, so konnten diese Beamten sowohl tadellos fahren als auch fest zupacken. Ein Lieferwagenfahrer faßte noch mit an, und alsbald war das Problem gelöst.

Die Zuschauer waren sichtlich beeindruckt: Wir haben doch eine wackere Polizei. So was merkt man sich und guckt beim nächsten Mal etwas weniger sauer, wenn die Weißmützen unangenehmere Pflichten haben! Si

Immer die Berliner

Wir fuhren mit dem Wagen von Berlin nach Österreich. Im Reservekanister führten wir 20 Liter in Westberlin gekauften Treibstoff mit. Dann Rückreise über die Grenzstation Griesen (bei Garmisch-Partenkirchen). An der deutschen Zollkontrolle ereignete sich folgendes: Bayerischer Zöllner: „Bitte machen Sie die Haube auf und schrauben Sie den Tankverschluß auf." Die Nase des Zöllners schnuppert über dem Tankverschluß. „Haben Sie österreichisches Benzin getankt?" Wir bestätigen das: „Ja, ungefähr 10 Liter. Etwas deutschen Sprit hatten wir noch im Tank." Der Zöllner riecht noch einmal ausführlich und gibt dann kund, daß seine nicht zu betrügende Nase dieses Mischungsverhältnis auch festgestellt habe. (Österreichischer Sprit nämlich hat einen besonderen Geruch.) Bis 25 Liter ist seine Einfuhr zollfrei. Der Zöllner läßt den Tankverschluß wieder aufschrauben. Dabei fällt sein Blick auf den Kanister. „Was ist da drin?" „Reservebenzin, das wir immer bei uns haben. 20 Liter. In Westberlin getankt." Der Zöllner wird munter. „Können Sie das beweisen? Haben Sie bei der Einreise nach Österreich auf unserer Zollstation den Kanister plombieren und sich eine entsprechende Erklärung geben lassen?" Verblüfft verweisen wir darauf, daß uns über derartige Vorschriften nichts bekannt ist. Im übrigen führten wir eben immer als vorsichtige Leute Reservebenzin mit.

Eine Handbewegung heißt uns schweigen. „Mitkommen", sagt der Grünuniformierte und

stellt uns seinem Vorgesetzten mit den Worten vor: „Wieder mal Berliner. Immer dasselbe. Haben einen Kanister bei sich und sagen, es sei Reservebenzin aus Deutschland . . ."

Der Vorgesetzte lacht. „Kennen wir. Das macht 6.40 DM für unrechtmäßig eingeführtes Benzin aus Österreich." Wir protestieren und erklären. Es nutzt nichts – der Zoll will sein Geld.

Da habe ich eine Idee – die Nase des Zöllners. Ich bitte höflich darum, das untrügliche Riechorgan auch an den Kanister zu führen. Dann nämlich muß sich ja herausstellen, daß im Kanister deutsches Benzin ist. Gibt es einen besseren Beweis?

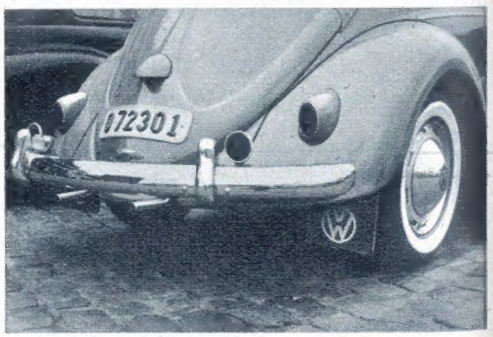
Aber gefehlt! Die beiden Grünuniformierten lehnten dieses Ansinnen ab. Das hätten sie nicht nötig – dazu gebe es keine Vorschriften. Die Diskussion wurde schärfer und bekam landsmannschaftliche Akzente, als der Chef hereinbrauste und sein Ultimatum stellte: „Immer diese Berliner! Die machen immer Schwierigkeiten. Also: entweder zahlen oder Anzeige und längeres Hierbleiben!" Wir taxierten die Lage und kamen zu der Überzeugung, daß wir die Schwächeren waren. So zahlten wir und bekamen als Abschied nochmals zu hören: „Warum nicht gleich so? Müßt ihr Berliner immer aus der Reihe tanzen?" E. B. (Aus KURIER, Berlin)

Dieser Lappen ist nicht läppisch!

Das Thema ist nicht neu, aber durchaus noch immer aktuell: der Schmutzfänger an den Hinterrädern. In Schweden redet man nicht so viel drum rum, sondern handelt: 90 Prozent aller Autos haben solche Dinger, und zwar nicht als nachträglich zu kaufendes Zubehör, sondern serienmäßig mitgeliefert. Wie segensreich diese Gummilappen sind, erfuhr ich auf einer Reise durch Skandinavien: In Nordnorwegen, wo es auf den 2000 km zwischen Trondheim und Kirkenes keinen Asphalt gibt, waren mir binnen kurzem beide Scheinwerfergläser angeknackt – denn die Norweger benutzen jene Lappen nur spärlich; in Nordschweden auf ebenfalls unasphaltierter Strecke, blieb ich vor derlei Überraschungen verschont – denn in Schweden fahren nur die Fremden ohne Steinschlagschützer. Und die Autofirmen dortzulande – Eigenhersteller wie Importeure – machen aus der Not (die Dinger kosten ja etwas) eine Tugend, indem sie ihr Markenzeichen darauf anbringen, auf daß man schon von hinten erkennen kann, wes Geistes Kind vor einem dahinrollt. So ist allen geholfen.

Wäre das nicht auch etwas für uns? Die Lappen verhindern ja nicht nur Stein- und Splittschlag, sondern auch die sattsam bekannte und berüchtigte Regenfahne bei nasser Straße. Wenn dieses Ärgernis wegfiele, würden gewiß alle aufatmen.

Notabene: So häßlich, wie im allgemeinen geunkt wird, sind die Schmutzfänger nun auch wieder nicht. Die aufgeprägten und gelegentlich sogar in Leichtmetall aufgelegten Firmenzeichen machen das Bild durchaus erträglich. Ganz abgesehen davon, daß man ästhetische Bedenken zurückstellen sollte, wenn's um die Sicherheit geht. G. W.



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 6 71 40 und 6 71 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Belserdruck, Stuttgart. — Printed in Germany. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie der MOTOR-Test. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 7.90 ab 1. Januar 1958; Ausland: DM 41.60 (einschließlich Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Dresdner Bank AG., Freiburg im Breisgau; Dresdner Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44, Postfach 1042. Preise lt. Liste Nr. 10. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 Millimeter breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 Anzeigen mit 20% Rabatt.